

Vorschläge der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts – Einführung, Vorgeschichte und Grundzüge*

Rechtsanwalt Prof. Dr. Rolf Herber, Hamburg

1. Die Gruppe von Sachverständigen, welche die Bundesministerin der Justiz im Juli 2004 gebeten hat, Vorschläge für eine Modernisierung des deutschen Seehandelsrechts auszuarbeiten,¹ hat den Bericht über ihre Arbeiten und Vorschläge für eine gesetzliche Neuregelung des deutschen Seehandelsrechts am 27. August 2009 in Berlin überreicht.²

Der Entwurf wird nun in der Fachöffentlichkeit diskutiert werden. Das Ministerium hat ihn in diesen Tagen an die beteiligten Verbände und Organisationen versandt mit dem Anheimgeben einer Äußerung bis Anfang Januar 2010. Auch die Deutsche Gesellschaft für Transportrecht wird deshalb eine Stellungnahme abgeben. Diese soll durch eine Arbeitsgruppe vorbereitet werden.

Dass wir den Entwurf schon auf unsere Tagesordnung in Leipzig gesetzt haben, mag manchen etwas verwundern. Es handelt sich jedoch hier zunächst um eine bloße Vorstellung des Inhalts, mit dem die wenigsten von Ihnen schon vertraut sein können. Gegenstand des Vorschlags der Sachverständigen ist nicht weniger als eine Neukodifizierung des gesamten Fünften Buches des HGB. Natürlich können wir im Rahmen des zeitlich Möglichen auch heute schon eine erste Diskussion führen, doch wird diese im gegenwärtigen Zeitpunkt nur sehr grundsätzlich sein können.

Der Ort unserer Veranstaltung liegt ein wenig entfernt von der See. Das hat sich im Turnus der Gesellschaftstagen so ergeben – wir müssen lange vorplanen. Es ist aber auch sachlich keineswegs unglücklich, über das Seerecht in der historischen deutschen Rechtsmetropole Leipzig zu sprechen. Leipzig ist für Juristen aller Couleur immer ein angemessener Ort – auch für das Seehandelsrecht. Hier hat das Reichsgericht von Oktober 1879 bis 1945 das deutsche Recht entscheidend geprägt. Ganz besonders das Handelsrecht und gerade das kodifikatorisch seit je unterentwickelte Seehandelsrecht, das der richterlichen Nachhilfe besonders bedurfte. Das Reichsgericht war der unmittelbare Nachfolger des Reichsoberhandelsgerichts, das über die Streitigkeiten nach dem Allgemeinen

deutschen Handelsgesetzbuch (ADHGB) von 1861 zu entscheiden hatte, welchem unser verstaubtes deutsches Seehandelsrecht noch heute im wesentlichen entstammt – hoffentlich nicht mehr allzu lange ohne Anpassung des Gesetzes an die modernen Verhältnisse.

Das Seerecht kann, nicht erst seit den Rotterdam-Regeln,³ nicht mehr als ein völlig isolierter Bereich des Transportrechts gesehen werden. Mit dem Vordringen des Multimodaltransports können alle Verkehrsträger – und vor allem die Spediteure – stets in die rechtliche Situation des seerechtlichen Verfrachters kommen. Es ist bezeichnend, dass die beiden letzten Entscheidungen des BGH zum Seefrachtrecht⁴ nicht Reeder betreffen, sondern Ansprüche gegen Fixkostenspediteure als Beklagte. Die Regeln über den Multimodaltransport sehen dies bei bekanntem Schadensort auf See vor.⁵ Und das neue UN-Übereinkommen, über das noch kurz zu sprechen sein wird, will bei kombinierten See-Landbeförderungen das Seerecht sogar auch auf die Landstrecke ausdehnen. Es ist also höchste Zeit, dass die Gesellschaft sich intensiver auch mit dem Seerecht befasst. Nach Zusammensetzung und Gesellschaftszweck ist sie in besonderem Maße und mehr als

* Referat, gehalten auf dem Symposium der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht in Leipzig am 6. November 2009 (vgl. TranspR 2009, 342)

1 Vgl. TranspR 2004, 272.

2 Der Bericht kann in der Internetseite des Bundesministeriums der Justiz (www.bmj.bund.de) und in der Internetseite der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht (www.transportrecht.org) eingesehen und heruntergeladen werden. Die ersten drei Teile – mit dem Gesetzentwurf – sind in TranspR 2009, 417ff. abgedruckt.

3 United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, vom 11. Dezember 2008, nach der Zeichnungskonferenz in Rotterdam am 23. September 2009 als »Rotterdam Rules« bezeichnet. Abgedruckt in TranspR 2009, 372ff.

4 BGH, 18. 6. 2009 – I ZR 140/06 – TranspR 2009, 327; BGH, 29. 7. 2009 – I ZR 212/06 –, TranspR 2009, 331.

5 § 452a HGB.

andere wissenschaftliche Vereinigungen – die fast durchweg die Sicht einzelner Verkehrsträger in den Vordergrund ihrer Überlegungen stellen – dazu geeignet, die transportmittelübergreifenden Aspekte auch des Seerechts zu bedenken und zu beurteilen.

2. Die Sachverständigen schlagen eine **vollständige Neufassung des Fünften Buches des HGB** vor, um es an die modernen technischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten anzupassen.

a) Über die **sachliche Notwendigkeit** einer solchen grundlegenden Neukodifikation kann wohl kaum ernsthaft gestritten werden. Das geltende deutsche Seehandelsrecht ist weit älter als ein Jahrhundert. Es stammt überwiegend noch aus dem Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch von 1861, von wo es 1900 praktisch unverändert und ohne Abstimmung mit dem gleichzeitig erlassenen BGB in das HGB übernommen wurde. Seitdem wurde es nur sehr punktuell zur Anpassung an wichtige internationale Übereinkommen geändert, von denen viele inzwischen auch schon wieder überholt sind. Deshalb findet sich im HGB heute eine große Zahl veralteter und überflüssiger Vorschriften aus der Segelschiffszeit, während die Verhältnisse der Containerfahrt im Liniendienst und die modernen Dokumentationsmethoden – die das Konnossement, das eine der wichtigsten Säulen des gegenwärtigen Rechts ist, weithin entbehrlich gemacht haben – keine Berücksichtigung finden. Dieser Zustand wird schon seit Beginn des vorigen Jahrhunderts in der gesamten deutschen Seerechtsliteratur beklagt.⁶ Zu nennen ist hier statt aller *Wüsten-dörfer*,⁷ der schon unmittelbar nach dem Krieg, 1946, meinte, dass die im damals modernen Schifffahrtsbetrieb mit stählernen Dampfschiffen im Liniendienst auftretenden Fragen weitgehend ohne Antwort bleiben. Inzwischen hat sich eine zweite, in ihren technischen und wirtschaftlichen Auswirkungen noch weit tiefer greifende Revolution des Seeverkehrs vollzogen, gekennzeichnet durch den Einsatz moderner Großschiffe, die Beförderung der Ladung in Containern und zunehmend auf Grund von Frachtverträgen, die über die Beförderung zur See hinausreichen, durch dadurch bedingten schnelleren und mechanisierten Güterumschlag, durch den Transport höherwertiger und empfindlicherer Güter, aber auch durch eine ständige Nachrichtenverbindung des Reeders mit seinem Schiff.

Diese Mängel des geltenden Rechts fallen heute umso mehr ins Auge, als das allgemeine deutsche Frachtrecht – welches für alle anderen Transportmittel, einschließlich der Binnenschifffahrt, einheitlich gilt – vor einem Jahrzehnt grundlegend und mit großer Akzeptanz der Wirtschaft modernisiert worden ist.⁸ Viele seiner Gedanken passen auch in das Seerecht und können schon heute dahin übertragen werden; doch birgt solche Analogie auch stets die Gefahr in sich, dass Besonderheiten des Seeverkehrs, deren vorrangige Berücksichtigung das Gesetz schon im Interesse der Rechtssicherheit klarstellen sollte, vernachlässigt werden.

Die vorgeschlagene Neufassung würde eine drastische Vereinfachung und Verkürzung des Gesetzesbestandes bedeuten. Um es in Zahlen auszudrücken: Die heute in knapp 300 Paragraphen enthaltene Materie soll – unter Erweiterung des Regelungsrahmens – in 126 Paragraphen geregelt werden. Die Vorschriften sind übersichtlicher und systematisch sauberer als bisher angeordnet und sachlich auf das Wesentliche beschränkt in der Erkenntnis, dass der weltweite Handel im Rahmen einiger Richtlinien vertragliche Gestaltungsfreiheit braucht.

Mit einem solchen Gesetz, welches den letzten Teil des im Übrigen in den letzten Jahrzehnten durchgängig modernisierten Handelsgesetzbuchs auf einen modernen Stand bringen würde, kann der deutsche Gesetzgeber einen weiteren Beitrag zu Modernisierung unserer Rechtsordnung und insbesondere des lange Zeit von einer vermeintlich fortschrittlichen Rechtspolitik zu Unrecht schäl angesehenen HGB leisten. Das fünfte Buch ist der letzte Teil des HGB, welcher noch nicht auf modernem Stand ist; andere Teile – etwa das Gesellschaftsrecht und des Bilanzrecht – sind inzwischen allerdings so eifrig und wiederholt reformiert worden, dass dies schon wieder ein Manko darstellt – diesen Fehler werden wir hoffentlich im Transportrecht vermeiden können, wenn wir die Vorschriften sorgfältig und genügend abstrakt formulieren.

Eine grundlegende Neufassung des Seehandelsrechts entspräche schließlich auch den in jüngster Zeit in Deutschland mit Recht verstärkt geförderten Bestrebungen,⁹ durch moderne Gesetze, unter dem Schlagwort »**law made in Germany**«, den Inhalt unserer Rechtsordnung sowohl für die Anwendung in Deutschland als auch für ausländische Gerichte und Anwälte klarer erkennbar zu machen. Ein modernes, klar gegliedertes und auf die wesentlichen Gedanken beschränktes deutsches Gesetz könnte auch Vorbild für die Gesetzgebung anderer kontinentaleuropäischer Staaten und für die internationale Rechtsetzung sein – ebenso, wie die Sachverständigengruppe durchaus auch neuere Gesetze anderer Länder, wie namentlich der skandinavischen Staaten und der Niederlande, bei ihren Arbeiten berücksichtigt hat. Die kontinentaleuropäische Gesetzgebungspraxis und -erfahrung sollte, zumindest im eigenen staatlichen Bereich, so weit wir möglich aber auch darüber hinaus, nicht hinter den über die internationale Rechtsvereinheitlichen vordringenden Rechten des common law mit allen ihren Unklarheiten zurückweichen. Das schließt keineswegs aus, international gewachsene und anerkannte Übungen und Gedanken, auch des common law, zu übernehmen, gerade auf einem so stark vom englischen Recht geprägten Gebiet wie dem Seerecht. Wir sollten die Regeln jedoch für den Anwender deutschen Rechts klar ausdrücken, damit nicht – wie heute oft – für die Auslegung veralteter und unvollständiger deutscher Rechtsnormen auf englische Rechtsprechung zurückgegriffen wird,¹⁰ die hierfür sehr oft nicht geeignet ist.

b) Kann deshalb kaum ein Zweifel daran bestehen, dass eine Neufassung des Seerechts des HGB dringend geboten ist, wird dennoch mit Sicherheit – wie noch bei allen Reformen – die Frage aufgeworfen werden, ob der **Zeitpunkt** geeignet ist. Dieses Problem kennen wir seit der berühmten Kontroverse von Savigny und Thibaut. Daraus und aus unserer persönlichen Erfahrung wissen wir, dass der Zeitpunkt für eine Reform niemals von allen Beteiligten als richtig angesehen wird. Es gibt immer Gründe, eine notwendige Arbeit aufzuschieben – zumal ein Vorhaben, das schon durch die Mühsal der Umstellung eine gewisse Belastung mit sich bringt.

6 Vgl. nur *Rabe*, Seehandelsrecht, 4. Aufl. Einf Rn. 36; *Herber*, Seehandelsrecht, S. 18f.

7 Neuzeitliches Seehandelsrecht, S. 22f.

8 Durch das Transportrechtsreformgesetz vom 25. 6. 1998, BGBl. I 1588.

9 Vgl. hierzu die Broschüre: Law – Made in Germany, herausgegeben von Bundesnotarkammer (BNotK), Bundesrechtsanwaltskammer (BRÄK), Deutschem Anwaltverein (DAV), Deutschem Notarverein (DNotV) und Deutschem Richterbund (DRB), 2009, mit einer Einleitung der Bundesministerin der Justiz, Zypris.

10 Vgl. auch *Rabe*, a. a. O., Einl Rn. 37.

Ganz besonders gilt dies natürlich für die Gesetzgebung auf einem Feld, das den Einflüssen internationaler Vereinheitlichungsbemühungen so sehr ausgesetzt ist wie das Seehandelsrecht. Hier gibt es praktisch zu jeder Zeit internationale Bemühungen, dieses oder jenes Detail zu vereinheitlichen oder neu zu regeln, oft verbunden mit großen Hoffnungen, doch zumeist letztlich mit bescheidenem Erfolg.

Gegenwärtig sind die sog. Rotterdam-Regeln¹¹ in aller Munde, und man kann sich vorstellen, dass deren Befürworter wünschen würden, auf dieses jüngste Ergebnis der seit hundert Jahren andauernden höchst wechselhaften internationalen Auseinandersetzung über die Gestaltung des Seefrachtrechts schon jetzt mehr Rücksicht zu nehmen. Nach meiner Auffassung zu Unrecht: Blickt man auf die Geschichte des internationalen Seefrachtrechts und die Verhandlungen in UNCITRAL vor den Rotterdam-Regeln, so spricht im Augenblick wenig dafür, dass dieses neue Übereinkommen den großen Durchbruch zu einem weltweit einheitlichen Seefrachtrecht bringen wird. Nicht nur wegen seiner höchst beklagenswerten rechtstechnischen Qualität – die allerdings in der Rechtspolitik leider zunehmend unbeachtlich zu sein scheint, aber mit großer Wahrscheinlichkeit eine baldige nächste Reform erfordern würde –, sondern vor allem deshalb, weil das Konzept der Erstreckung des Seerechtsregimes auf den Landverkehr, um es hier so plakativ anzusprechen, auf den Widerstand wichtiger Wirtschaftskreise außerhalb der Seeschifffahrt und deshalb auch vieler Staaten stößt.

Ein kurzer Rückblick auf die Vorgeschichte der Seefrachtrechtsvereinheitlichung¹² kann diese Skepsis nur bestätigen. Erstes Staatenübereinkommen war das Brüsseler Konnossementsübereinkommen von 1924, die sog. Haager Regeln. Ihnen gingen jahrzehntelange vergebliche Versuche voraus, die Einheit durch Bedingungen herzustellen. Nachdem das Abkommen gegen erhebliche Widerstände vor allem Englands schließlich 1939 in Kraft gesetzt werden konnte, schlossen sich nach dem Krieg wiederum jahrzehntelange Reformbestrebungen an, die schließlich 1968 zu einem Änderungsprotokoll, den sog. Visby-Regeln, führten. Es gilt heute für eine Reihe von Staaten; Deutschland hat es nicht ratifiziert, aber innerstaatlich eingeführt. Grund für unsere völkerrechtliche Abstinenz war, dass die Vereinten Nationen nach Gründung Ihres Handelsrechtsausschusses (UNCITRAL) auf einer Diplomatischen Konferenz in Hamburg 1978 ein in jahrelanger Kommissionsarbeit sorgfältig vorbereitetes VN-Seefrachtrechtsübereinkommen (die sog. Hamburg-Regeln) verabschiedeten, dem über 70 Staaten zustimmten, darunter – außer der damaligen Sowjetunion und Japan, die sich enthielten – alle wichtigen Seeschifffahrtsstaaten. England und die Niederlande hatten einen großen Anteil am Zustandekommen des wesentlichen inhaltlichen Kompromisses, wonach die relativ niedrigen Haftungsgrenzen der Haag/Visby-Regeln erhalten blieben, jedoch die Haftungsfreistellung des Verfrachters bei nautischem Verschulden – gleich welchen Grades – entfällt.

Die großen Schifffahrtsstaaten, namentlich England, änderten jedoch ihre Haltung unter dem Einfluss vor allem der Versicherungen, die bei Verschärfung der Verfrachterhaftung um ihr Geschäft fürchteten, alsbald nach der Konferenz. Auch die deutschen Versicherer liefen Sturm gegen die Beseitigung der Haftungsfreistellung für nautisches Verschulden – einer anachronistischen Regel, die der BGH¹³ gerade kürzlich fühlbar kopfschüttelnd, aber unter bloßem Bezug auf das geschriebene Recht anwenden musste. So blieben die meisten Schifffahrtsstaaten dem Übereinkommen fern. Deutschland

gelang es, nicht zuletzt infolge des Desinteresses der deutschen Verlager, nicht, das nach kontinental-europäischer Rechtstradition gut formulierte, einfach strukturierte Übereinkommen in einem größeren Kreis von Staaten durchzusetzen. Damit ist übrigens auch der *good will* des auf Hamburg hindeutenden Namens verloren – ein Werbeaspekt, für den die wesentlich geschäftstüchtigeren Konkurrenten in Rotterdam jetzt so viele Opfer gebracht haben!

UNCITRAL konnte bei dieser Lage nicht ruhen und versuchte, die Hamburg Regeln durch Revision auch für die Schifffahrtsstaaten akzeptabler zu machen. Aus langen Revisionsverhandlungen, deren Ergebnis unter dem Einfluss des in UNCITRAL jetzt ziemlich kompromisslos angewendeten Einstimmigkeitsprinzips formal kaum lesbar ist, sind die Rotterdam-Regeln als revidierte Fassung der Hamburg-Regeln entstanden. Die Streichung des Haftungsausschlusses für nautisches Verschulden, die den Hauptgrund für die Ablehnung der Hamburg-Regeln bildete, ist geblieben. Sie wird jedoch aus Reedersicht kompensiert durch die Anwendung des Übereinkommens mit seiner seerechtlichen Charakteristik auch auf die Landstrecke eines Multimodaltransports. Auf viele andere Details kann hier nicht eingegangen werden, insoweit muss ich auf das Symposium der Gesellschaft im Juni 2009 verweisen.^{13a}

Ich darf hier vielleicht noch auf eine persönliche Erfahrung Bezug nehmen, die als eines von vielen Beispielen zeigt, wie schwankend der Boden internationaler Übereinkommen als Ausgangspunkt für nationale Gesetzgebung oft ist: Als ich Ende der 50er Jahre in das Bundesjustizministerium eintrat, hatte ich das Erste Seerechtsänderungsgesetz zu entwerfen, das schließlich 1972 in Kraft trat.¹⁴ Das alte deutsche System beschränkt dinglicher Reederhaftung sollte in Ausführung des Brüsseler Reederhaftungsübereinkommens von 1957¹⁵ auf das Summenhaftungssystem umgestellt werden. Das erforderte eine recht umfangreiche Gesetzgebung. Sachlich eng verflochten mit der Umstellung war die Frage der Schiffsgläubigerrechte. Zu diesen gab – und gibt – es ein altes Übereinkommen von 1926, ein neues jedoch wurde vorbereitet. Wir warteten mit unserem Gesetz, um möglichst völkerrechtsgemäß zu sein. Und in der Tat: Nach vielen Wechselfällen wurde das Schiffsgläubigerübereinkommen 1967 abgeschlossen und von den auf diesem Gebiet des Schiffskredits besonders wichtigen Staaten England und Holland gezeichnet und glühend befürwortet. Wir machten es zur Grundlage unseres Gesetzes und verzichteten auf wesentliche Garantien für die Ladungsbeteiligten, die wir auf der Staatenkonferenz von 1967 nicht hatten durchsetzen können gegen die Interessen der Schiffsbanken, die England und Holland so sehr in den Vordergrund gestellt hatten. England und Holland aber haben das Übereinkommen bis heute nicht ratifiziert und auch ihr Recht nicht den eigenen Wünschen von damals angepasst. Wir haben unser altes Recht vorzeitig aufgegeben, weil wir auf sich scheinbar klar abzeichnende Zukunftschancen eines Übereinkommens vertrauten. Wir hatten damals noch nicht die Erfahrung, dass

11 Vgl. Fn. 3; dazu das Symposium der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht am 25. Juni 2009, wiedergegeben in TranspR Heft 9/09.

12 Hierzu sei verwiesen auf Herber, Seehandelsrecht, S. 30ff.

13 BGH 26. 10. 2006 – I ZR 20/04 – TranspR 2007, 36, m. Anm. Ramming TranspR 2007, 58ff.

13a Vgl. Fn. 11.

14 Gesetz vom 21. 6. 1972 BGBl. I 966.

15 BGBl. 1972 II 672.

die unbefangenen und oft wenig verantwortungsvollen Meinungsäußerungen von Delegierten selbst auf Diplomatischen Konferenzen später im Heimatland oft keine Billigung finden und dass sich immer erst nach Jahren, oft erst nach Jahrzehnten zeigt, ob ein Übereinkommen ein Erfolg wird.

Übrigens wurde das erst 1972 mit großem Aufwand in das deutsche Recht umgesetzte Übereinkommen von 1957 schon 1976¹⁶ – und später nochmals durch ein Protokoll vom 1996 – geändert und ist inzwischen längst wieder außer Kraft, was eine erneute grundlegende Änderung des deutschen Rechts 1986 erforderlich machte.

Daraus folgt: Ob und wann die Rotterdam-Regeln in Kraft treten werden und ob sie wirklich die bisherigen Übereinkommen ersetzen oder nur eine weitere Diversifikation schaffen, ist völlig offen. Selbst wenn es aber so käme, darf dies nicht heute eine Reform des deutschen Rechts hindern. Denn erstens würden bis zum Inkrafttreten des Übereinkommens nach aller Erfahrung wenigstens fünf, eher zehn Jahre ins Land gehen. Zweitens deckt das Übereinkommen nur einen wenn auch praktisch wichtigen kleinen Ausschnitt des Seehandelsrechts ab – weite Teile des fünften Buches und des Reformvorschlages würden davon überhaupt nicht berührt. Und schließlich würde der deutsche Gesetzgeber, übernehme er das Übereinkommen, seine Regeln wie auch bei Haager und Visby-Regeln ohnehin in einer an die deutsche Rechtssystematik angepassten Form ins HGB übernehmen müssen. Deshalb ließen sie sich ohne weiteres auch in das neue Recht einfügen. Dabei würden sich angesichts der unklaren und weitschweifigen Regelungen des Übereinkommens allerdings möglicherweise so erhebliche Schwierigkeiten ergeben, dass vielleicht sogar ein – sachlich höchst unerwünschtes – Auseinanderfallen der Regelungen für innerstaatliche und internationale Beförderungen in Kauf genommen werden müsste, weil das Übereinkommen überhaupt nur in seinem Originaltext angewendet werden könnte. Diese Problematik wäre aber vor oder nach einer Reform des deutschen Seehandelsrechts dieselbe.

3. Blicken wir nun auf den wesentlichen Inhalt des Berichts der Sachverständigen.

Die Vorschläge lehnen sich in vielen Grundstrukturen an das moderne allgemeine Frachtrecht an. Doch bleiben gewichtige Abweichungen dort, wo die Eigenarten des Seefrachtgeschäftes und internationale Übung eine abweichende Beurteilung erfordern. Die Kommission ist sich natürlich dessen bewusst gewesen, dass der Seehandel in aller Regel grenzüberschreitend ist und dass deshalb international einheitliche oder doch überwiegend beachtete Rechtsgrundsätze und Übungen so weit wie irgend möglich auch in das deutsche Recht Eingang finden müssen. Deshalb soll es bei dem Prinzip des geltenden Rechts bleiben, dass – was keineswegs in allen Staaten der Fall ist – für innerstaatliche und internationale Beförderungen dieselben Vorschriften gelten.

In einigen, allerdings wenigen Teilbereichen des Seerechts können wir bis zu einem gewissen Grade – also vorbehaltlich von Besonderheiten nationaler Anwendung im Detail, die stets das Bild vereinheitlichten Rechts trübt – von wirklichen internationalen Standards sprechen. Das gilt vor allem für die **Schiffsnotlagen**, also Zusammenstoß, Bergung und Grosse Haverei. Hier soll es natürlich beim geltenden Recht bleiben. Die Vorschriften über die **Grosse Haverei** allerdings, die heute noch zunehmend abweichend von dem sich auf der Grundlage der York-Antwerp-Regeln international einheitlich fortentwickelnden Recht im HGB sehr einge-

hend geregelt ist, sollen sehr stark vereinfacht werden. Denn in der Praxis ist die Vereinbarung der York-Antwerp-Regeln heute absolut üblich; der deutsche Gesetzgeber braucht deshalb nur für den seltenen Fall Vorsorge zu treffen, dass diese internationalen Bedingungen ausnahmsweise nicht anwendbar sind. Eine generelle Verweisung im Gesetz auf die Regeln, wie sie in machen Auslandsrechten vorgenommen wird, ist verfassungsrechtlich bei uns nicht möglich und wohl auch nicht wünschenswert; der Gesetzgeber kann sich nicht künftigen Änderungen von privaten Bedingungen, auf die er keinen Einfluss hat, blind unterwerfen.

Bleiben soll es auch bei den Bestimmungen über die sog. **globale Haftungsbeschränkung**,¹⁷ die im Kern auf das Londoner Haftungsbeschränkungübereinkommen von 1976 in der Fassung des Protokolls von 1996 verweisen. Ergänzend wird weiterhin die **Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung** das Verfahren der Haftungsbeschränkung in Deutschland regeln, welches international nicht vereinheitlicht ist.

Hierin erschöpft sich auch fast schon der unmittelbar Einfluss internationaler Übereinkommen auf das HGB. **Einige weitere Übereinkommen** bleiben außerhalb des HGB anwendbar, namentlich das Arrestübereinkommen und die Haftungsübereinkommen für Ölschäden. Das Übereinkommen über die Zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen von 1952 soll künftig ebenfalls nur noch kraft Verweisung im HGB anzuwenden sein. Auf die Vielfalt der Übereinkommen über das Seefrachtrecht habe ich schon hingewiesen; auf deren Einfluss im Einzelnen wird bei der Erwähnung der Haftung aus dem Seefrachtvertrag zu sprechen sein.

4. Der weit überwiegende Teil der vorgeschlagenen Bestimmungen ist also nicht durch internationale Übereinkommen vorgegeben. Hier liegt der **Schwerpunkt der vorgeschlagenen Neuerungen**

a) Schon die **Gliederung** zeigt, dass der Entwurf eine durchgreifende Verbesserung der Systematik und damit Verständlichkeit des Gesetzes anstrebt. Während das fünfte Buch nach geltendem Recht im ersten Abschnitt mit einem Sammelsurium mehr oder weniger überflüssiger Bestimmungen beginnt, stellt der Entwurf in nur einem Abschnitt vor den Beförderungsverträgen die **Personen der Schifffahrt** vor. Hier werden **Reeder, Ausrüster und Schiffsbesatzung** einschließlich Kapitän definiert. Der Reederbegriff des deutschen Rechts mit seiner Bindung an das Schiffseigentum soll beibehalten werden, weil das vielfach vorgeschlagene Abstellen allein auf die Funktion des Betreibers in der heutigen arbeitsteiligen Seewirtschaft, in welcher diese Funktion oft in viele Einzelaspekte – technischer Betrieb, Besatzung, kaufmännischer Einsatz – aufgefächert ist, zu erheblichen Unklarheiten führen würde. Der Reeder, der wie bisher nach § 485 HGB für Schäden, welche die Besatzung schuldhaft verursacht, außervertraglich auch ohne den Entlastungsbeweis des § 831 BGB haften soll, muss, wenn er sich auf das Bestehen eines Ausrüsterverhältnisses beruft, das Ausrüstungsverhältnis offenlegen, um der eigenen Haftung zu entgehen.

Die **Partenreederei** soll entfallen. Sie hatte zwar in den letzten Jahrzehnten aus steuerlichen Gründen eine gewisse Wiederbelebung erfahren, die jedoch seit Änderung der Steuerprivilegien rasch wieder versiegt ist. Die heute zur Ver-

16 Sog. Londoner Übereinkommen, BGBl. 1986 II 787.

17 Jetzt §§ 486ff. HGB.

fügung stehenden Gesellschaftsformen, namentlich die KG, sind der mittelalterlichen Partenreederei überlegen. Es kommt hinzu, dass man die Partenreederei, wollte man sie beibehalten, gesetzgeberisch erheblich verbessern müsste, etwa im Hinblick auf die Einbeziehung des Landvermögens.

Die Rechtsstellung des **Kapitäns** wird an die anderer leitender Angestellter angepasst. Der Kapitän soll nicht mehr, wie nach HGB auf Grund alter Überlieferung, aus den von ihm abgeschlossenen Beförderungsverträgen quasi-vertraglich auch persönlich haften, sondern nur noch normaler Vertreter des Verfrachters sein. Er behält jedoch eine gesetzliche Vertretungsmacht für den Reeder, die in Ausnahmefällen nach wie vor von Bedeutung sein kann; Vorbild ist die Vertretungsmacht des Handlungsbevollmächtigten nach § 54 HGB.

b) Den Hauptteil des neuen Seefrachtrechts bildet die Regelung der verschiedenen Vertragsverhältnisse und hierunter wiederum der **Vertragsformen für die Güterbeförderung**. Sie sind klarer gegliedert als im geltenden Recht, in welchem Regelungen über Stückgut- und Reisefrachtverträge einschließlich der Güterschadenshaftung und über Konnossemente ohne jede Untergliederung und selbst ohne klare inhaltliche Strukturierung in einem Abschnitt niedergelegt sind. Der Entwurf behandelt unter der Gesamtüberschrift des **Zweiten Abschnitts** die **Beförderungsverträge** und in einem **Ersten Unterabschnitt** die **Güterbeförderungsverträge**. Er trennt sodann die **Stückgutbeförderungsverträge** von den **Reisefrachtverträgen**; für letztere wird mit einigen abweichenden Zusätzen auf das Grundmodell des Stückgutvertrages verwiesen. Innerhalb des **Grundmodells des Stückgutfrachtvertrages** werden die **allgemeinen Vertragsbeziehungen**, die **Dokumente** und die **Güterschadenshaftung** in gesonderten Untertiteln geregelt. Neu ist die vorgeschlagene Regelung der **Zeitcharter** in einem gesonderten Abschnitt, der mit »**Schiffsüberlassungsverträge**« überschrieben ist und neben der Zeitcharter der Vollständigkeit halber einige Bestimmungen über die **Bareboat-Charter** enthält, welche eine reine Form der Schiffsmiete darstellt. Der Zeitchartervertrag ist im geltenden Recht nicht geregelt, hat aber in der Praxis eine außerordentlich große Bedeutung. Sie pflegt zwar im Detail ausgehandelt und in einer Charterparty niedergelegt zu werden, doch sind einige gesetzliche Regeln, natürlich dispositiver Art, zur Klärung von Zweifelsfragen, sinnvoll, die – wie etwa bei der Verjährung – durch den schillernden Rechtscharakter der Zeitcharter bedingt sind und in der Rechtswissenschaft seit langem kontrovers behandelt werden.

Über die Zeitcharterregelung wird Herr *Rabe* gesondert referieren (das Referat wird abgedruckt in TranspR Heft 1-2010), sodass ich mich hier weiterer Bemerkungen hierzu enthalten möchte.

Vertiefung in einem speziellen Referat (das Referat wird abgedruckt in TranspR Heft 1-2010) durch Herrn *Franziob* wird auch die vorgeschlagene Regelung der Haftung für Güterschäden und Verspätung erfahren. Deshalb möchte ich auch diesen Teil des Entwurfs hier nicht näher behandeln. Erlauben Sie mir dazu hier nur zwei Bemerkungen, die für die Beurteilung der gesamten Entwurfsregelung von herausragender Bedeutung sind. Herrn *Franziob* bitte ich, mir dies nachzusehen – man kann diese beiden Punkte aber wohl auch nicht oft genug betonen.

Herr *Ramming*¹⁸ hat seiner umfangreichen, vor einigen Tagen veröffentlichten Stellungnahme zu dem Bericht der Arbeitsgruppe die Feststellung vorangestellt, der Entwurf wende sich von dem Haftungssystem der Haager/Visby-

Regeln ab. Das trifft nicht zu. Im Gegenteil: Die **Güterschadenshaftung basiert im Kern nach wie vor auf dem Haag-Visby-Regime**, wenn man einmal von kleineren Abweichungen wie einer geringfügigen Erhöhung des Haftungsbetrages je Kg von 2 auf 3 SZR¹⁹ absieht. Es bleibt insbesondere – abweichend vom allgemeinen deutschen Frachtrecht – bei der Haftung für vermutetes Verschulden und der Struktur der Ausschlussgründe. Eine wesentliche Abweichung freilich wird vorgeschlagen: Der Verfrachter soll für das Verschulden der Schiffsbesatzung auch dann einstehen müssen, wenn dieses sich auf die Führung oder Bedienung des Schiffes bezieht. Richtig ist, dass deshalb – und wegen einiger kleinerer, hier nicht zu behandelnder Abweichungen bei der Befrachterhaftung – die Haager Regeln gekündigt werden müssen. Dieses alte Abkommen gilt aber heute ohnehin nur noch für wenige Staaten, die entweder die neuere Version der Visby-Regeln nicht ratifiziert oder trotz deren Ratifikation die Kündigung des alten Abkommens vergessen haben. Deutschland hat aus besonderen Gründen die Visby-Regeln nicht ratifiziert, aber inhaltlich umgesetzt. Die Kündigung der alten Haager Regeln hat sogar den Vorzug, dass Deutschland dann das Visby-Prinzip der Haftungsbegrenzung je Kg ohne Rücksicht auf die alten Haager Regeln anwenden kann und dass deshalb der äußerst missliche Art. 6 EGHGB aufgehoben werden kann. Die Kündigung der Haager Regeln führt also gerade zu der Möglichkeit einer lückenlosen Anwendung des modernen, heute weltweit weitaus überwiegend noch angewendeten Haftungsregimes der Visby-Regeln – mit der einzigen Ausnahme der Haftungsfreistellung des Verfrachters für nautisches Verschulden der Besatzung, die in allen neueren Seerechtsübereinkommen nicht mehr vorgesehen ist.

Ein zweiter Hinweis betrifft ebenfalls die Haftung, hat aber allgemeine Bedeutung: Im Gegensatz zum geltenden Seefrachtrecht ist das **neue Recht stets, auch hinsichtlich der Haftung, durch individuelle Vereinbarung abdingbar**. Wie die Haftung nach dem allgemeinen Frachtrecht²⁰ ist die Haftungsregelung nur durch AGB nicht abdingbar (»AGB-fest«). Das ermöglicht namentlich Rahmenverträge, heute oft als Service-Contracts bezeichnet, ohne jede Bindung an das Gesetz. Auf diese Weise schafft der Entwurf einen erheblich größeren und vor allem klarer umrissenen **Freiraum für vertragliche Vereinbarungen** als selbst die Rotterdam-Regeln mit ihrem unseligen Abstellen auf Mengenkontrakte und Linienverkehr, deren Definition sich im Dunkeln verliert.

c) Kehren wir noch einmal zurück zu den übrigen Regeln über den **Stückgutvertrag**.

Die **Allgemeinen Vertragsverhältnisse** können hier nicht in Einzelnen behandelt werden. Sie sollen in der Darstellung stark an das allgemeine Frachtrecht des HGB angeglichen werden, soweit gleiche Interessenlagen bestehen. Dabei ist zu bedenken, dass das Transportrechtsreformgesetz bereits manche bewährten Rechtsinstitute des Seerechts in das allgemeine Recht übernommen hat, so etwa die Fautfracht und die Fehlfracht. In Anlehnung an das allgemeine Frachtrecht sollen u. a. das Weisungsrecht des Befrachters und die Modalitäten der Empfängerechte, insbesondere die Frachtzahlungspflicht

18 Hamburger Zeitschrift für Schiffahrtsrecht 2009 S. 357–380 (Beilage zur Ausgabe Oktober/November).

19 Dies ist der Satz der Rotterdam-Regeln; die Hamburg-Regeln hatten 1978 schon eine Anpassung auf 2,5 SZR vorgenommen.

20 § 449 HGB.

des Empfängers, detaillierter als bisher geregelt werden. Dabei wird den Besonderheiten der Schifffahrt und in diesem Teil des Entwurfs denen des Stückgutvertrages Rechnung getragen, etwa dadurch, das die Pflicht zum Verladen beim Stückgutvertrag grundsätzlich beim Verfrachter liegt.

Eine Neuerung von besonderer Bedeutung stellt die **Mithaftung des ausführenden Frachtführers** dar, die wir in etwas unterschiedlicher Ausgestaltung nicht nur aus unserem allgemeinen Frachtrecht kennen, sondern aus praktisch allen neueren internationalen Transportrechtsübereinkommen, angefangen von dem Übereinkommen von Guadalajara bis zu den Hamburg-Regeln und den Rotterdam-Regeln. Ausführender Frachtführer ist nach dem Entwurf jedoch stets nur der letzte Ausführende, also der Reeder. Eine mehrstufige Haftung, wie sie sich nach § 437 HGB ergeben kann, wäre bei den meist komplizierten Verhältnissen der Schifffahrt kaum praktikabel. Die Regelung führt namentlich dazu, dass beim Frachtvertrag mit Non-Vessel-Ownning Carriers stets auch der Reeder haftet. Deshalb kann auf die Wiedereinführung des Schiffsgläubigerrechts für Ladungsschäden verzichtet werden, denn die Ladungsbeteiligten werden – wie seit langen Jahren in den skandinavischen Staaten nach Abschaffung des Schiffsgläubigerrechts – zumindest schuldrechtlich entsprechend gesichert. Einzelheiten gehören jedoch in den Bereich der Haftung; dem Referat hierzu möchte ich nicht vorgreifen.

Das **Konnossementsrecht** soll einige Klarstellungen erfahren. Es soll in Systematik und Terminologie mehr an das Wertpapierrecht angeglichen werden. Der Schutz des gutgläubigen Konnossementsinhabers soll auf den ersten Nehmer auch eines Rektakonnossements erstreckt werden; dies wird von der Wissenschaft seit langem gefordert und zum Teil auch schon dem geltenden Recht entnommen.²¹ Folgerichtig soll dem Rektakonnossement bei der Begebung an den benannten Berechtigten auch eine Traditionswirkung beigemessen werden.²² Im Übrigen soll das Konnossementsrecht präziser gefasst werden. So werden etwa die verschiedenen Fälle der Haftung für unrichtige Konnossementsausstellung in einer Vorschrift zusammenfassend geregelt.

Die **Rechtsfigur des Abladers**, dem der Anspruch auf Ausstellung des Konnossements zusteht, soll klarer umschrieben werden als im geltenden Recht: Ablader ist danach, wer das Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergibt, sofern er vom Befrachter zur Eintragung in das Konnossement benannt ist.

Eine gesetzliche Grundlage sollen auch andere, nicht begebare Formen von Frachtdokumenten erfahren, nämlich der **Seefrachtbrief** und das **elektronische Konnossement**.

d) Für **Personenbeförderungsverträge** macht der Bericht keine Vorschläge. Die VO EG Nr. 392/2009 regelt die Haftung für Unfälle der Reisenden und macht damit dem deutschen Gesetzgeber konkrete Vorgaben, die eigenständige Entscheidungen weitgehend ausschließen. Auf diesen Bereich soll hier nicht näher eingegangen werden.

e) Auf die Regelung für **Schiffsnotlagen** wurde schon hingewiesen.

f) Die Bestimmungen über **Schiffsgläubigerrechte** sollen im Wesentlichen unverändert bleiben. Zu erwähnen ist vielleicht der Vorschlag, ein Schiffsgläubigerrecht des Zeitcharterers für Ansprüche auf Rückzahlung vorausbezahlter Zeitfracht vorzusehen. Prozessual wird vorgeschlagen, die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung aus dem Schiffsgläubigerrecht zwar nach wie vor dem Kapitän zustellen zu

können, dem Kapitän jedoch nicht mehr eine Passivlegitimation für diese einzuräumen.

g) In einem (sechsten) Abschnitt soll die **Verjährung**, die heute an verschiedenen Stellen (§§ 612, 901 ff. HGB) unübersichtlich geregelt ist, zusammenfassend geordnet werden. Das ist vor allem seit der Änderung des § 612, der schon heute für alle Ansprüche aus dem Frachtvertrag gilt, notwendig. Regelfall ist die einjährige Verjährung; dabei wird zugleich klargestellt, dass diese auch für Ansprüche aus Zeitcharterverträgen und Bareboat-Chartern gilt. Eine zweijährige Verjährung ist, wie bisher, nur für Ansprüche aus Zusammenstoß, Bergung und Wrackbeseitigung vorgesehen, bei denen diese Frist durch internationale Übereinkommen vorgegeben ist.

Entsprechend dem allgemeinen Frachtrecht²³ und der CMR²⁴ soll die Verjährung durch eine **schriftliche Haftbarhaltung des Verfrachters** bis zu deren Ablehnung gehemmt werden: Dabei wird, zur Vermeidung der Misschlichkeiten durch die enge Auslegung des Begriffes »Schriftform« in § 439 HGB,²⁵ klargestellt, dass Übermittlung durch Fax genügt. Diese Änderung – wie übrigens auch manche andere Verbesserung von aus dem allgemeinen Frachtrecht übernommenen Regeln – müsste bei Erlass eines dem Entwurf entsprechenden Gesetzes eine Anpassung des allgemeinen Rechts an jetzt neu gewonnene Erkenntnisse zur Folge haben.

5. Außerhalb des HGB wird eine weitere Änderung der im weitesten Sinne seerechtlichen Regeln vorgeschlagen, der erhebliche praktische Bedeutung zukommt: § 917 Absatz 1 ZPO soll um einen Satz 2 ergänzt werden, wonach ein Arrestgrund nicht erforderlich ist, wenn ein **Schiff mit einem Arrest belegt** werden soll. Diese Erleichterung, die in gleicher Weise seit langem in den Niederlanden besteht und heute dazu führt, dass Schiffsarreste regelmäßig in den Niederlanden und nicht in Deutschland ausgebracht werden, soll den Rechtsstandort Deutschland stärken. Zwar würde es bei der scharfen Haftung des Arrestgläubigers bei Aufhebung des Arrestes nach § 945 ZPO bleiben, doch käme diese praktisch nur noch dann zum Zuge, wenn der glaubhaft gemachte Anspruch materiell nicht besteht, nicht dagegen in den vielen Fällen, in denen die Aufhebung des Arrestes mit dem Fehlen eines Sicherungsbedürfnisses begründet wird.

6. Der Überblick war notwendig kursorisch. Er hat die wichtigen Neuregelungen des Zeitcharterrechts und der Güterschadens- und Verspätungshaftung ausgespart, die im Folgenden von Herrn *Rabe* und Herrn *Frantziöch* dargestellt werden. Ich habe versucht, auf einige wichtige Merkmale des Entwurfs außerhalb dieser beiden Gebiete hinzuweisen, muss jedoch wegen der vielen Details auf den Bericht Bezug nehmen, der Ihnen vorliegt.

21 *Rabe*, § 656 Rn. 38.

22 Auch insoweit schon nach geltendem Recht *Rabe*, § 647 Rn. 2.

23 § 439 Abs. 3 HGB.

24 Art. 32 Abs. 2 CMR.

25 Nach der – zutreffenden – Auslegung des OLG München 23. 7. 2008, TranspR 2008, 321 schließt die in § 439 Abs. 3 HGB vorgeschriebene Schriftform die Übermittlung durch Fax nicht ein. Dazu auch MüKo-Herber/Eckardt, § 439 Rn. 20 ff.