

**Protokoll<sup>\*)</sup>**  
**der 99. Sitzung**

**24. Oktober 2012,**  
**Berlin, Paul-Löbe-Haus, Raum E 4 300**

Beginn der Sitzung: 12.00 Uhr

**Vorsitzender: Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen), MdB**

**Öffentliche Anhörung**

**Tagesordnungspunkt**

**S. 1-34**

Geszentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts**

**BT-Drucksache 17/10309**

---

<sup>\*)</sup> redigiertes Protokoll

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich bitte die Plätze einzunehmen, begrüße die Zuhörerinnen und Zuhörer und eröffne die Sitzung des Rechtsausschusses zur öffentlichen Anhörung zum Seehandelsrecht. Ich bin nur für Binnengewässer zuständig, Schluchsee, Titisee, Bodensee. Das ist aber bei der Thematik nicht gemeint, sondern etwas ganz anderes. Sie sind teilweise von weither angereist, haben sich für diese Anhörung vorbereitet – dafür danke ich Ihnen recht herzlich! Die Spielregeln sind bei uns so, dass jeder von Ihnen fünf Minuten bekommt, um ein Eingangsstatement abzugeben. Ich unterbreche Sie nicht mitten im Satz, aber ich würde Sie bitten, in etwa die Zeit einzuhalten. Wir beginnen sogleich: Herr Dr. Fritz Frantziach, Deutscher Nautischer Verein, Hamburg, bitte schön!

SV Dr. Fritz Frantziach: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Ich darf mich zunächst dafür bedanken, dass ich hier geladen worden bin. Der vorliegende Entwurf ist, das darf ich aus eigener Kenntnis sagen, auf eine Sachverständigengruppe zurückzuführen, der neben Herrn Dr. Peltzer und Herrn Rabe u. a. auch ich angehört habe. Und ich bin eigentlich ganz froh darüber, dass unser Entwurf Grundlage für den Gesetzentwurf geworden ist, der aus meiner Sicht – wir haben das auch gesagt – dringend notwendig war. Wir haben Vorschriften aus der Segelschiffzeit, aus dem Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch (ADHGB), die praktisch bis heute Geltung haben und die nicht mehr zeitgemäß sind und immer sehr auslegungsbedürftig waren. Das hat dazu geführt, dass ich, während ich aktiver Richter am Oberlandesgericht in Hamburg war, immer gedacht habe: Eigentlich sollte mal etwas Neues kommen. Deswegen sind wir ganz froh, dass dieser Entwurf jetzt da ist, der klar aufgebaut ist, in dem diesmal alle Bereiche gegenüber dem alten Recht sehr klar unterschieden werden. Wir haben den Frachtvertrag und davon getrennt – das ist mir ganz wichtig – das Konnossement. Zum ersten Mal sind die Charterverträge richtig definiert. Wichtig ist mir auch, dass es in erster Linie dispositives Recht ist, so dass es den Parteien freisteht, etwas anderes zu vereinbaren. Beim Frachtvertrag ist es so, dass ich persönlich mir eigentlich gewünscht hätte, dass die Anachronismen nautisches Verschulden, Haftungsfreistellung bei nautischem Verschulden und bei Feuer nicht mehr aufgenommen werden. Das ist eine Freistellung des Verfrachters, die eigentlich nicht mehr angebracht ist. Aber das ist nicht machbar, denn es würde dazu führen, dass

die Bundesrepublik Deutschland hier mit diesem Gesetz einen Alleingang machte, was für die Schifffahrt abträglich wäre. Und deswegen ist die jetzt vorgeschlagene Lösung, dass es bei den internationalen Abkommen, sprich den Haager Regeln, den Visby-Regeln bleibt, es aber den Parteien freisteht, über AGB Änderungen vorzunehmen. Das wäre, Herr Vorsitzender, im Wesentlichen meine Stellungnahme. Ich weiß, dass es zu einzelnen Punkten unterschiedliche Auffassungen gibt, aber ich möchte mich eigentlich auf dieses generelle Statement beschränken. Vielen Dank!

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Dr. Frantziach, wenn ich Sie richtig verstanden habe, sind Sie in der komfortablen Situation, dass Sie einen eigenen Gesetzentwurf begutachten können?

SV Dr. Fritz Frantziach: Das bin ich. Ich darf aber, Herr Vorsitzender, dazu sagen: Als ich gefragt wurde, ob ich bereit sei, hierher zu kommen, habe ich darauf aufmerksam gemacht, dass ich der Sachverständigengruppe angehört habe.

*(Zwischenruf Andrea Astrid Voßhoff (CDU/CSU): Dann können Sie ja auch das ein oder andere erläutern, wenn es Probleme gibt!)*

SV Dr. Fritz Frantziach: Ja, wobei ich bin es nicht alleine, sondern ich darf in erster Linie auf Herrn Dr. Rabe und auf Herrn Peltzer verweisen. Der Motor – er wird es nicht gerne hören – ist bei uns Herr Dr. Rabe gewesen. Es hat niemanden gegeben, der so intensiv mitgearbeitet hat und sich sofort so intensiv hingesezt hat, auch wenn Sitzungen vorbei waren, und aufgezeigt hat, wo wir Fehler gemacht haben, die zu korrigieren seien. Danke!

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Wenn man weiß, wo wer steht, ist es auch in Ordnung. Herr Professor Dr. Dr. Marian Paschke, Universität Hamburg, bitte schön!

SV Prof. Dr. Dr. h. c. Marian Paschke: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Wir haben 150 Jahre mit altem Seehandelsrecht gelebt. Man hätte überlegen können, auch noch ein paar Jahre weiter mit dem alten Seehandelsrecht zu leben und mal abzuwarten, wie es mit Rotterdam ausschaut. Aber es ist natürlich die autonome

Entscheidung des Parlaments, das schneller zu machen. Ich habe da keine grundsätzlichen Bedenken. Ich will versuchen, Ihnen zwei Gedanken vorzustellen. Das ist einmal die Frage: Genügt der jetzt vorliegende Entwurf den Maximen der Völkerrechtskonformität. Das ist natürlich ein sehr wichtiger Gesichtspunkt, denn wir wollen uns ja gerne völkerrechtskonform verhalten. Und der andere Gedanke geht dann mehr in die Richtung *good governance*: Ist das vernünftig, was wir gemacht haben? Es klingt jetzt in der knappen Zeit, die mir gegeben ist, vielleicht ein bisschen kritisch, ich habe aber keine Grundsatzkritik an dem Entwurf, das will ich lieber vorneweg sagen, damit es hier keine Missverständnisse gibt. Ich glaube, dass unter dem Aspekt der Völkerrechtskonformität noch einmal über die Situation nachgedacht werden sollte, die sich daraus ergibt, dass wir Haag nicht kündigen wollen. Die Haager Konvention, die alte Konvention, der wir in Deutschland verpflichtet sind, wird nach meiner Einschätzung nicht in allen Punkten eingehalten. Ich habe zwei Dinge hier hervorgehoben. Das ist einmal der Haftungsausschluss für nautisches Verschulden und Feuer. Das sind natürlich antiquierte Dinge, aber sie stehen in der Haager Konvention! Der Ausschluss ist da drin, und es ist schwierig, damit umzugehen, wenn man sie nicht eins zu eins übersetzt, so wie das im alten Recht der Fall war. Und umgekehrt die Haftung für anfängliche See- und Ladungstüchtigkeit: Das ist ein auch in der Praxis sehr wichtiges Instrument, das wir im alten Recht aus Haag eins zu eins übernommen haben, das wird jetzt auch in einer Weise variiert, dass man Zweifel haben kann, ob die Konformität mit Haag gegeben ist. Das sind die beiden Punkte, wo ich ein bisschen Bauchschmerzen habe, ob wir damit zurechtkommen.

Der zweite Aspekt: *good governance*. Das klingt jetzt bei der gesetzlichen Neuregelung etwas komisch. Ich meine damit eine vernünftige Regelung, die uns vorwärts bringt. Das muss die Idee sein, dass wir, wenn wir das uralte Recht verabschieden, jetzt gute Neuregelungen haben und den Sachbereich, den wir regeln wollen, in einer angemessenen Art und Weise, möglichst auch in einer umfassenden Art und Weise regeln. Mir fällt auf, dass bestimmte Dinge nicht geregelt werden, und – das will ich wenigstens noch mal anmerken – das ist eigentlich sehr schade. Zu einer *good governance* eines Regelungsbereichs Seehandelsrecht gehört nach meinem Eindruck auch das Seeversicherungsrecht. Wir finden im Entwurf keine Vorschriften zum Seeversicherungsrecht. Wir kommen in der Praxis

damit klar, aber der Gesetzgeber verabschiedet sich sozusagen aus einer Rahmenordnung für die Versicherungsbegleitung des Seehandelsgeschäfts, und das ist schon, auch gemessen an den alten Regeln, ungewöhnlich. Wir werden ein Recht für die Beförderungsdokumente im Sinne einer international verbindlichen Regelung, insbesondere für das Recht der Konnossemente, so nicht mehr haben, wie wir es hatten, weil die alte Regelung im Einführungsgesetz des Handelsgesetzbuches so nicht fortgeführt wird – und ich sehe da doch erhebliche Regelungslücken, die der neue Artikel 6 EGHGB lässt. Ich sehe das auch als einen Fall der teilweisen Nichtregelung. Und in dieselbe Gruppe „Nichtregelung“ fällt auch der Bereich Haftung für Lieferfristüberschreitungen. Hier ist im Zuge der Diskussion des Entwurfs ursprünglich vorgesehen gewesen, dass man weggeht von den etwas schwerfälligen Prinzipien des BGB und dass man einfach sachbereichsangepasste Regelungen für Lieferfristüberschreitungen für das Seehandelsrecht verabschiedet. Das ist jetzt aus mir nicht nachvollziehbaren Gründen aus dem Gesetzentwurf wieder rausgefallen. Ich bedauere das und schlage vor, dass wir das anders gestalten. Weniger gelungene Regelungen, die sich im Entwurf finden, sehe ich in folgenden Punkten: Sehr wichtig und von der praktischen Bedeutung her bedauerlich sind das sogenannte Charter-Konnossement und die Verweise im Charter-Konnossement auf die Charterurkunde geregelt. Es ist eine sehr übliche Praxis, dass im Konnossement auf die Charterurkunde verwiesen wird. Bei den vielen Charterverträgen wird so eine Entlastungsfunktion erreicht. Wir wissen natürlich, dass sehr viele Kritikpunkte in diesem Zusammenhang entstehen, weil man die Charterurkunde nicht immer vorfindet, aber es ist eine so sehr verbreitete internationale Praxis, dass es schon bedenklich ist, wenn diese Praxis hier mit einem Federstrich des Gesetzgeber in Deutschland für nicht möglich erachtet wird. Sehr intensiv wurde in den letzten Monaten die Haftung des ausführenden Verfrachters diskutiert, weil der ausführende Verfrachter auch ein Umschlagbetrieb an der Kaimauer sein kann. Und ich sehe verschiedene Konstellationen, in denen die getroffene Regelung nicht wirklich überzeugt. Eine seerechtliche Haftung eines Umschlagbetriebes in Fällen, in denen der Befrachter oder Empfänger diesen direktvertraglich beauftragt, ist im Grunde eine Regelung, die an der Lebenswirklichkeit etwas vorbeigeht und die auch unter dem Aspekt des Haftungsrechts hier Sonderungen, eben die seehaftungsrechtlichen Besonderheiten, in einen Bereich einführt, den wir nicht brauchen. Ich würde

vorschlagen, dass wir die Umschlagbetriebe aus der entsprechenden Regelung über die Haftung des ausführenden Verfrachters herausnehmen.

Ich habe mir noch einen Punkt, den letzten, aufgeschrieben, der in meiner schriftlichen Stellungnahme noch nicht steht. Der betrifft die Haftung für Güterschäden und die Haftungshöhe. Wir haben hier aus dem alten Recht eine Situation übernommen, wonach entweder nach einer Kilogrammhaftung gehaftet wird – ich sage mal etwas vereinfacht, zwei Dollar pro Kilogramm – oder eine Haftung für das Stück besteht – wiederum etwas vereinfacht, 600 Dollar pro Stück. Wir haben jetzt seit dem 11. September 2001 die Situation, dass die Verfrachter darauf bestehen müssen, dass die Inhalte der Container in entsprechenden schriftlichen Dokumentationen offengelegt werden. Und diese Dokumentationen werden nun in die Konnossemente hineingeschrieben. Es gibt keine anderen praktischen Dokumentationsmöglichkeiten. Wenn das aber so ist, dass wir in jedem Konnossement jetzt stehen haben: „In dem Container befinden sich 1.000 Notebooks“, dann kann das bedeuten, dass die Haftung des Verfrachters in einer unglaublichen Weise vervielfacht wird, weil nunmehr klar ist, dass in dem Container sich nicht nur ein Stück, eben der Container befindet, sondern eben, sagen wir mal, 1.000 Stück Notebooks, so dass wir dann zu einer Haftung von 600 Dollar pro Stück kommen, also zu einer unglaublichen Vervielfachung der Haftung. Ich glaube, dass wir über diese Philosophie des § 504 HGB-E im Lichte der 9/11-Gesetzesentwicklung noch einmal nachdenken sollten, weil sicherlich nicht gewollt ist, dass man eine solche erhebliche Ausweitung der Haftung vornimmt – ich habe jedenfalls keinen sachlichen Gesichtspunkt gefunden, der eine solche Haftungsausweitung rechtfertigen sollte. Vielen Dank!

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Wir kommen jetzt zu Herrn Dr. Peltzer, Rechtsanwalt aus Hamburg. Bitte!

SV Dr. Oliver Peltzer, LL.M.: Ich bin in der Sachverständigengruppe vom BDI benannt worden, deswegen wird es Sie auch nicht verwundern, dass ich immer den Gesichtspunkt der Deutschen Industrie berücksichtigt habe. Die deutsche Industrie – das ist das produzierende Gewerbe, also eigentlich der Befrachter – ist ein wenig enttäuscht von dem Regierungsentwurf. Das lässt sich daraus ableiten, dass wir

2003 eigentlich mit recht hehren Zielen gestartet sind. Diese hehren Ziele waren, die vorrangigen Ziele der deutschen Industrie zu berücksichtigen. Das war zuallererst die Sicherung der weltweiten Transportketten. Das ist uns nicht gelungen. Es war uns auch ein Anliegen, die Stärkung des deutschen Mittelstandes durchzuführen. Das ist uns leider auch nicht so richtig gelungen. Es war eigentlich auch avisiert, die Vorteile für deutsche Unternehmen im globalen Wettbewerb sicherzustellen. Das ist uns, glaube ich, auch nicht gelungen. Und es ging darum, dass wir das in das Gesetz einarbeiten, was sich wirtschaftlich heute als Realität darstellt, dass wir also eine weitgehende Modernisierung eines, das kann man wohl sagen, hoffnungslos veralteten Seehandelsrechts erreichen. In der Sachverständigengruppe war davon eigentlich relativ viel wiederzufinden, das war auch ganz gut und das Ergebnis der Sachverständigengruppe war glaube ich insofern auch ganz ausgeglichen. Das scheint jetzt alles im politischen Entscheidungsprozess so ein bisschen verlorengegangen zu sein, was bitterlich ist. Ganz besonders bitterlich ist, dass wir damals vorgeschlagen hatten, die Haager Regeln zu kündigen. Wie das jetzt verloren gegangen ist, wissen wir nicht, aber ich glaube jeder, der dafür verantwortlich ist – natürlich keiner hier aus diesem Raum – muss wissen, dass er damit der deutschen Industrie wohl einen Bärendienst erwiesen hat.

Es wird Sie verwundern, nach diesen doch harten Ankündigungen, dass ich trotzdem empfehlen würde, den Gesetzentwurf zu verabschieden. Wenn man jetzt nämlich das bestehende Recht nimmt, dann gibt es die eine oder andere Verbesserung, das hatte Herr Frantzioc auch schon gesagt. Es ist besser verständlich – und das hört sich ganz gut an, wenn ein Recht mal verständlich ist. Das jetzige Seehandelsrecht ist komplett unverständlich. Da gibt es dann 20, 30, 40 Experten in Deutschland, die das lesen können, der Rest probiert das gar nicht. Es ist besser strukturiert, das ist auch gut! Und in Teilen, das habe ich jetzt auch mit Freude wahrgenommen, gibt es auch eine Anpassung an die wirtschaftlichen Realitäten. Das sollte immer mal wieder geschehen, dass sich das Recht auch an das anpasst, was wirtschaftlich real geworden ist. Und das haben wir, glaube ich, zumindest in Teilen erreicht. Die deutsche Industrie mit hinreichender Marktmacht ist zumindest nicht daran gehindert, mit dem Verfrachter zu verhandeln. Das sind die Positiva.

Solange wir jetzt auf die Ratifizierung der Rotterdam Rules warten sollen, kommt mir das so ein bisschen vor wie das Warten auf Godot. Ich glaube, da können wir nicht nur zehn, sondern vielleicht auch 30 Jahre drauf warten, so dass das kein Grund sein sollte, das Gesetz nicht zu verabschieden.

Wenn es Nachanpassungen geben sollte, dann noch einmal der dringende Hinweis: Es ist für Deutschland und für die deutsche Industrie vorteilhaft, wenn die Haager Regeln gekündigt werden, erster Punkt. Zweiter Punkt: Es sollten Regelungen für die Überschreitung der Lieferfrist eingeführt werden. Wenn jetzt dann von meinen Nachrednern der Grund kommt, die Gefahren zur See oder die Gefahren der See sprächen dagegen: Ich kenne die Gefahren der See, mir wird auch wahnsinnig schnell schlecht, so bei Windstärke 5 wird mir jedenfalls schlecht. Trotzdem: Die Gefahren der See für so ein Containerschiff, die gibt es quasi heute nicht mehr. Insoweit muss man da sehen, dass eine Lieferfrist sehr wohl auch erreicht werden kann.

Das andere ist, dass man schon einräumen sollte, dass es eine Haftung nach einem anderen Haftungsregime gibt, z. B. nach dem Montrealer Übereinkommen, das war sinnvoll, dass wir das ursprünglich aufgenommen hatten. Leider ist das weg.

Das nächste ist auch sehr wichtig: Bitte beachten Sie, es gibt keine Haftungsbegrenzung für den Befrachter! Wenn also der Verfrachter etwas schuldhaft verursacht, dann gibt es keine Haftungsbegrenzung. Das ist noch mit Müh und Not vertretbar. Es gibt aber jetzt hier in diesem Entwurf auch die Regelung, dass ein Befrachter, der schuldlos einen Schaden herbeiführt, auch unbeschränkt haftet. Das geht nicht! Und da müssten Sie sich überlegen, ob Sie das nicht noch überarbeiten.

Ein kleiner, aber sehr wichtiger Punkt am Ende: Erlauben Sie bitte dem Verfrachter nicht, selbständig Bergungsmaßnahmen vorzunehmen! „Bergungsmaßnahmen“ heißt nicht etwa Rettung von Menschenleben, sondern Rettung von Gütern auf See. Das ist eine außerordentlich gefährliche Handlung. Das können Sie ungefähr so sehen, wenn Sie aus dem Süden kommen: Sie gehen ohne Seil in die Berge, um irgendeine seltene Blume zu pflücken – da können Sie dann auch nicht, wenn Sie dann abstürzen, sagen: „Na ja, das Risiko dafür muss aber dann auch der Befrachter



tragen!“. Und genauso ist es hier auch: Wenn Sie dem Verfrachter erlauben, Bergungsmaßnahmen durchzuführen, und wenn es dann zu einem Schaden an den Gütern kommt, dass Sie dann sagen: „Wunderbar, das ist nun das Problem des Befrachters!“ Das können Sie nicht nur nicht mittragen, sondern ich glaube, da laufen wir auch Gefahr, dass wir uns da im internationalen Rechtssystem dann doch etwas zu weit vorwagen. Das war meine Stellungnahme, vielen Dank!

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Vielen Dank, Herr Dr. Peltzer. Jetzt kommt der Süden, Dr. Rabe, Rechtsanwalt in Freiburg, bitte schön!

SV Dr. Dieter Rabe: Ich möchte nur ganz kurz eingehen auf ein paar Stichworte, die vor allen Dingen Herr Paschke hier gemacht hat. Erst einmal: Völkerrechtswidrigkeit. Das ist natürlich ein ganz maßgebender Gesichtspunkt! Wenn es völkerrechtswidrig wäre, könnten wir das nicht machen. Aber: Sie haben in Ihrer Stellungnahme auf § 512 HGB-E Bezug genommen, da steht drin, dass man von den Vorschriften dieses Abschnitts abweichen kann. Aber das gilt nur für den Stückgutvertrag! Wir haben hier, und zwar im Gegensatz zum alten Recht, genau unterschieden zwischen den Rechten und Pflichten aus dem Stückgutvertrag und andererseits den Rechten und Pflichten aus dem Konnossement. Das heißt, § 512 HGB-E entspricht genau den Haager Regeln, nämlich: Vereinbaren kann man im Stückgutvertrag, über den kein Konnossement ausgestellt wird, alles. Das können Sie lesen, das ist glaube ich in Artikel 6 geregelt, da steht es genau drin. Genauso ist auch unstrittig, dass ein Zeitchartervertrag nicht unter die Haager Regeln fällt. Zuvor wurde hier geäußert, es fehle eine Regelung über die Haftung gegenüber Ladungsbeteiligten, wie der Verfrachter des Stückgutvertrages – aber auch das würde nicht den Haager Regeln entsprechen. Und es ist so, dass international insofern Vertragsfreiheit herrscht. Man hat die verschiedenen Vertragsformulare, und die werden immer wieder abgeändert – und dabei sollte es bleiben. Da kann man natürlich auch vereinbaren, über die „Paramount-Klausel“: Okay, die Haager Regeln sollen gelten! So viel zur Völkerrechtswidrigkeit.

Vielleicht noch ein Wort zu der Frage Rotterdam-Regeln. Wenn wir die Rotterdam-Regeln ratifizieren und direkt ins Deutsche Recht übernehmen würden – eine Einarbeitung ist nicht möglich, weil es ein dem deutschen Rechtssystem völlig

fremdes Rechtssystem ist –, würden wir einen völligen Fremdkörper im HGB schaffen. Wenn wir das täten, wären wir neben Spanien und Tonga das einzige Land, das die Rotterdam-Regeln hätte. Also kommt im Augenblick eine Übernahme der Rotterdam-Regeln überhaupt nicht in Frage. Denn wir können nicht aus der internationalen Rechtseinheit, die im Seerecht besteht, ausscheren. Das ist ein Gut an sich. Das zweite Argument für die Rotterdam-Regeln war: Wenn wir das ratifizieren, hätte das Signalwirkung. Und es wurde, glaube ich, im Bundestag gesagt, wir seien „eine große Schifffahrtsnation mit 3.600 Schiffen“. 3.600 Schiffe stehen im Eigentum von Deutschen, aber nur 500 dieser Schiffe fahren unter deutscher Flagge oder sogar nur 300, das wissen Sie sehr viel besser. Für den Stückgutvertrag ist nur wesentlich, welche Schiffe unter deutscher Flagge und damit nach deutschem Recht fahren. Die Bedeutung, das muss man einfach zugeben, des Deutschen Seehandelsrechts wird dadurch minimiert. Insofern kommt das nicht in Betracht. Und deswegen war es auch richtig, dass in dem Regierungsentwurf abgewichen wird von dem, was wir in der Sachverständigengruppe beschlossen hatten – und das war nicht alles einstimmig –, dass man also jetzt bei Haager-Visby-Regeln bleibt, weil das international heute gängig und immer noch das geltende Recht ist, würde ich sagen. In den Haager Regeln steht zwar der Ausschluss für nautisches Verschulden und Feuer drin, und das ist sachlich überhaupt nicht zu rechtfertigen, das ist völlig eindeutig. Aber: Wenn alle entscheidenden Nationen, alle für das Schifffahrtsrecht entscheidenden Nationen diesen Ausschluss haben und vereinbaren im Konnossement, dann können wir nicht sagen, er ist aber nicht gerechtfertigt. Da können wir nicht sagen: „Nein, machen wir nicht, es ist nicht gerechtfertigt.“ Im Stückgutvertrag selbst, kann man es natürlich grundsätzlich machen. Aber da ist mit Recht gesagt worden: Das kann man auch durch AGB regeln, weil es nämlich in allen Konnossementsbedingungen steht. Da steht immer: Haftungsausschluss für Schäden durch Feuer und nautisches Verschulden.

Dann noch das Zweite, was hier bereits angesprochen wurde, das wäre nämlich auch ein Ausscheren, wenn man es genau nimmt: Die Haftung für Verspätungsschäden. Wenn man sich die Haager Regeln ansieht, dann steht da im englischen Text: „... ship from liability for loss or damage to, or in connexion with, goods...“ Es war bei der Seerechtskonferenz 1924 sehr umstritten, was das bedeutet. Man hat es dann offen gelassen, hat gesagt, das überlassen wir den

einzelnen Rechten. Wenn man den französischen Text nimmt – und das ist der Originaltext, maßgebend für die Haager Regeln –, steht da: „... pour perte ou dommage concernant des marchandises...“ Da steht also eindeutig nur „Verlust und Beschädigung“, und deswegen hat das französische Recht das auch auf Verlust oder Beschädigung beschränkt. Es ist also kein Abweichen von den Haager Regeln, wenn wir sagen: „Nein, die Verspätungsschäden gehören nicht darunter.“ Ob man die tatsächlich ausschließen kann, ist nachher dann eine AGB-Frage. Im Übrigen wird das Thema völlig überschätzt! Ich glaube nur Herr Frantzioc hat einmal ein Urteil über den Verzug gemacht; denn meistens ist es so: Wenn jemand schon weiß, ich komme nicht an, dann ist das schlichtweg Verschulden bei Vertragsschluss. Das ist dann also kein Verzug. Insofern wird das Thema völlig überschätzt.

Schließlich noch zu dem Punkt „ausführender Beförderer“. Erst einmal: Der ausführende Beförderer ist in allen internationalen Transportrechtsübereinkommen drin. Denn gerade in der Seeschifffahrt haben wir oft Charterer, die finanziell nicht sehr stetig sind und bankrott gehen – und dann soll der, der tatsächlich ausgeführt hat, haften. Das ist in allen Transportrechtsübereinkommen drin. Die einzige Unterscheidung in diesen Übereinkommen ist, wie weit ziehen wir das? Wir haben es in der Sachverständigengruppe sehr weit gezogen. Ich war auch dafür, das weit zu ziehen, und zwar einfach deshalb, weil der Reeder wie ein Verfrachter haftet – so steht es im alten und im neuen Recht –, wenn sich der Verfrachter aus dem Konnossement nicht ergibt. Das heißt der haftet dann für Leute, die er überhaupt nicht eingesetzt hat. Die Stauer sind ja vom Charterer eingesetzt, der hat das Schiff in der Hand, und wenn er sich aus dem Konnossement nicht ergibt, haftet für all diese Leute der Reeder. Zweitens: Wir hatten bis 1962 das Schiffsgläubigerrecht für Ladungsschäden. Das heißt der Reeder haftete immer, wie ein Verfrachter, für alle Ladungsschäden, und zwar mit dem Schiff – also beschränkt auf das Schiffsvermögen. Also auch da haftete er für Leute, auf die er überhaupt keinen Einfluss hat. Jetzt ist es praktisch beschränkt worden auf das Umschlagunternehmen, weil, und das ist völlig gerechtfertigt, die Hauptzahl der Schäden beim Laden und Löschen durch die Stauer entsteht. Wenn wir das herausnehmen würden, dann wäre der ausführende Verfrachter nur beschränkt auf die Fahrt von A nach B. Das sollte also unbedingt hinein, weil es einfach zur Beförderung auf See dazugehört. Dafür muss man beachten: Wenn das

Umstauunternehmen aus dem Schiff ausgeladen hat, dann endet seine Haftung als ausführender Beförderer. Es hat dann den Teil „Laden und Löschen“ getan. Ab da ist keine Haftung mehr. Es ist nur beschränkt auf den Anfang und das Ende der Beförderung. Und vielleicht noch ein Schlusswort: Ich habe, wie Sie sehen, in meiner Stellungnahme einen Vorschlag gemacht zu dem Paragraphen, der von dem Konnossementen handelt, nämlich welche Vereinbarungen man da reinschreiben kann. Da habe ich einen Vorschlag gemacht, damit ganz klar ist, dass derartige Vereinbarungen wirksam sind. Mit Ausnahme allerdings – also unwirksam sind – Haftungsausschlüsse für Feuer und Bedienung des Schiffes. Das habe ich hier formuliert, darauf werden wir vielleicht noch zu sprechen kommen. Danke schön, Herr Vorsitzender!

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Danke Ihnen, Herr Dr. Rabe. Jetzt kommt Herr Professor Dr. Schmidt, Universität Mannheim. Bitte schön!

SV Prof. Dr. Patrick Schmidt: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Sie haben aus der Stellungnahme weitgehende Zustimmung zu dem vorliegenden Regierungsentwurf meinerseits entnehmen können. Ich will deshalb diese Zustimmung nicht noch einmal rekapitulieren, sondern einige Punkte herausgreifen, die aus meiner Sicht weiter offen sind und die aktuell noch Anlass zu Änderungsüberlegungen geben könnten. Einmal ist es so, dass in dem Referentenentwurf seinerzeit noch eine Gesamtabstufung des Verklarungsverfahrens sowohl in der See- als auch in der Binnenschifffahrt vorgesehen war und dass wir aktuell nur noch von einer sachgerechten Abschaffung für den Seeschifffahrtsbereich reden. Im Binnenschifffahrtsbereich ist es allerdings so, dass über § 17 des Rechtspflegergesetzes ein Richtervorbehalt für bestimmte Geschäftstätigkeiten formuliert ist. Und dort ist eine Gegen Ausnahme zu finden, die die Tätigkeit im Verklarungsverfahren wieder dem Rechtspfleger zuweist. Wenn man sich überlegt: Es geht beim Verklarungsverfahren im sachlichen Kern darum, dass sich ein Schifffahrtsunfall auf einer Binnenwasserstraße ereignet hat, dass dort ein havariertes Schiff, also beispielsweise die Waldhof, die Anfang letzten Jahres im Rheinstrom havariert ist, liegt, und dort zügig aus dem Strom geschafft werden muss, dass man aber gleichzeitig unbedingt vorher die Beweise sichern muss – dann

haben wir mit dem Verklarungsverfahren einen sachgerechten Anknüpfungspunkt, wie wir schnell einen solchen Beweis erheben können. Dieser Ansatz bedingt aber auch, dass der Beweis erhoben wird, beispielsweise durch Zeugenvernehmungen u. Ä. Und diese Zeugenvernehmungen können aus meiner Sicht auf keinem Fall einem Rechtspfleger überlassen werden! Das ist aktuell im Gesetz so vorgesehen. Die Praxis handhabt das aber durchgehend entgegen der bestehenden Gesetzeslage. Es wird stillschweigend geduldet, könnte natürlich aber irgendwann einmal die Frage aufwerfen, wenn da ein Richter tätig wird, statt eines Rechtspflegers, und dieser Rechtspfleger an und für sich nach der eindeutigen Gesetzeslage funktionell zuständig wäre, ob dann die Beweisergebnisse, die ein Richter gewonnen hat, überhaupt verwertbar sind. Das ist also der Punkt, aufgrund dessen ich anregen möchte, dass man im § 17 Rechtspflegergesetz, der aktuell durch die Seerechtsreform nicht geändert werden soll, eine Streichung vornimmt. Und zwar müssten im § 17 Nr. 2a die Worte gestrichen werden: „... und der in § 11 des Binnenschiffahrtsgesetzes...“ Dann wären diese Geschäfte ausgenommen und wären damit wieder in dem allgemein im § 17 des Rechtspflegergesetzes geregelten Richtervorbehalt drin, also damit aus der Zuständigkeit des Rechtspflegers herausgenommen.

Es gibt ein weiteres Problem, dass sich speziell auf den Bereich der Binnenschiffahrt bezieht. Und zwar war der Arrest bei Schiffen, die sich auf Reisen befinden, für den Bereich der Seeschiffahrt schon jetzt – bislang in § 482 HGB – ausgeschlossen. Da können Sie aus der systematischen Stellung ersehen, dass das eine Vorschrift ist, die allein den Bereich der Seeschiffahrt betrifft. Und dadurch, dass man diese Vorschrift jetzt in die ZPO reinrücken will, nämlich in § 870a ZPO, passiert Folgendes: Sie ist auf einmal systematisch auch auf die Binnenschiffahrt zu beziehen. Die Interessenlage ist da aber eine ganz andere. Kernanliegen der Seehandelsrechtsreform ist es, die Arrestmöglichkeit in Schiffe auszuweiten, nicht sie einzuschränken. Und jetzt sagen wir auf einmal für den Bereich der Binnenschiffahrt soll in ein auf Reisen befindliches Schiff ein Arrest nicht mehr möglich sein. Das ist nicht sachgerecht. Und deshalb würde ich anregen, dass man in § 870a die Worte „... in ein Seeschiff...“ ergänzt, also „...die Anordnung einer Zwangsvollstreckung in ein Seeschiff ist unzulässig, wenn sich dieses Schiff auf einer Reise befindet...“ usw.

Ich darf noch einige Worte zu den Landfrachtrechtsbestimmungen verwenden, wobei § 437 HGB-E, den ich als erstes herausgreifen möchte, parallel die Problematik im Bereich der Seeschifffahrt, nämlich § 509 HGB-E, und die Rechtsfigur des ausführenden Frachtführers, wie wir ihn im Landfrachtrecht nennen, bzw. des ausführenden Verfrachters im Bereich der Seeschifffahrt, betrifft. Ich halte diese Regelung für im Kern sachgerecht, und zwar schon alleine deshalb, weil es an der Stelle keinen Differenzierungsbedarf zwischen See- und Landfrachtrecht gibt. Und nachdem wir die Rechtsfigur mit der Transportrechtsreform 1998 im Bereich Landfrachtrecht eingeführt haben, meine ich, sollte man sie im Grundsatz jetzt auch auf den Bereich der Seeschifffahrt erstrecken. Es ist allerdings, wenn Sie sich den Wortlaut-Vorschlag, die Änderung an § 437 HGB angucken, eine weitere Änderung beabsichtigt: Dort soll es nicht mehr heißen, der ausführende Frachtführer bzw. der ausführende Verfrachter haftet in gleicher Weise wie der vertragliche Frachtführer, sondern er haftet so, als wäre er der Frachtführer. Das soll im Grunde klarstellen, dass es keine Verschuldenszurechnung zwischen vertraglichem und ausführendem Frachtführer gibt, also dass ein qualifiziertes Verschulden des vertraglichen Frachtführers nicht automatisch zu Lasten des ausführenden Frachtführers wirkt. Das ist sachgerecht, ist aber aktuell unter der geltenden Gesetzeslage, ohne dass wir eine Wortlautänderung bräuchten, schon anerkannt. Ich glaube, dass Diskussionen, die wir in den vergangenen Wochen über den Referentenentwurf geführt haben, gezeigt haben: Diese neu vorgestellte Formulierung, so als wäre er der Frachtführer, hat auch Angriffspunkte, wo es nicht völlig klar wird, was damit geregelt werden soll. Die eine Frage ist: Brauchen wir denn dann auf einmal einen Vertrag? Wir haben aktuell den Grundsatz, dass der ausführende Frachtführer in keiner vertraglichen Bindung stehen muss. Wenn ich formuliere, der haftet so als wäre er der Frachtführer, könnte ich auf die Idee kommen zu sagen, der Frachtführer haftet doch nur, wenn er in einer Vertragsbeziehung steht – also braucht auch der ausführende Vertragsführer eine vertragliche Beziehung, in der er steht. Zweiter Punkt: Es droht eine Verselbstständigung der anknüpfungsrechtlichen Problematiken. Wenn der ausführende Frachtführer in gleicher Weise wie der vertragliche Frachtführer haftet, ist völlig klar: Der BGH sagt, § 437 HGB – bzw. künftig auch § 509 HGB – kommt nur dann zur Anwendung, wenn auf den Hauptfrachtvertrag deutsches Recht zur Anwendung gelangt. Das heißt in gleicher Weise, der ausführende Frachtführer haftet zwingend nach deutschem Recht. Wenn er so haftet, als wäre er der

Frachtführer, müssten wir einen hypothetischen Vertrag bilden, und dann stellt sich auf einmal die Frage, was ist denn, wenn dieser hypothetische Vertrag nach einer kollisionsrechtlich eigenständigen Anknüpfung nicht deutschem Recht unterfällt, sondern beispielsweise dem Recht von Taiwan oder irgendeinem anderen Auslandsstaat. Das ist so nicht gemeint, das soll natürlich nach deutschem Recht beurteilt werden – ich hoffe zumindest, so ist es nicht gemeint. Und von daher meine ich zumindest, muss an der Stelle, wenn man es im Wortlaut abweichend regelt, das Problembewusstsein vorhanden sein, dass man damit möglicherweise eine andere Akzentuierung und auch in, sagen wir, Randbereichen eine andere Risikozuweisung vornimmt.

Ein weiterer Punkt ist die Regelung in § 439 HGB-E. § 439 HGB-E hatte im Referentenentwurf vorgesehen, die Verjährungsfrist, die aktuell in den Fällen einfachen Verschuldens ein Jahr und bei qualifiziertem Verschulden drei Jahre beträgt, auf zwei Jahre zu vereinheitlichen. Das ist weggefallen und es bleibt bei der alten Regelung. Jetzt ist der BGH in seiner Rechtsprechung 2010 aber davon ausgegangen, dass diese Verlängerung auf drei Jahre auch für vertragliche Primärleistungsansprüche gilt, also beispielsweise für die Nichtzahlung der Fracht. Man kann sich kaum Fälle vorstellen, in denen eine Nichtzahlung eines Entgeltanspruchs – sie bedienen schlicht die Forderung nicht, die der Frachtführer hat – nicht vorsätzlich oder zumindest qualifiziert schuldhaft wäre. Das heißt: Wir haben entgegen dem gesetzlichen Regel-Ausnahme-Verhältnis an dieser Stelle, eine Verkehrung der Regel-Ausnahme-Systematik, die das Gesetz vorsieht. Und deshalb würde ich anregen, wenn man der BGH-Rechtsprechung, die sicherlich gesetzgeberisch so nicht intendiert war, entgegenwirken will, einen Satz 3 in § 439 Absatz 1 HGB-E aufzunehmen und dort zu regeln, dass Satz 2, also die Verlängerung auf drei Jahre, nicht für Entgeltforderungen – der Begriff ist bekannt aus § 288 BGB – gilt.

Ich darf kurz noch, wenn Sie mir noch zwei Punkte gestatten, auf § 449 HGB-E eingehen. Da hatten wir früher ein Erfordernis drucktechnischer Hervorhebung. Das ist deshalb nicht sachgerecht, weil wir in den allgemeinen Regelungen der §§ 305 ff. BGB zur Einbeziehung allgemeiner Geschäftsbedingungen deutlich laxere Anforderungen – nämlich Abstellen auf eigene Kenntnismöglichkeiten des

Verwendungsgegners – haben und im § 449 HGB dann für den Handelsverkehr auf einmal strengere Einbeziehungsanforderungen gelten sollten. Das ist im aktuellen Regierungsentwurf dankenswerter Weise entfallen: Da heißt es jetzt, der Vertragspartner muss in geeigneter Weise darauf hingewiesen werden. Ich verstehe das als Verweis auf die Allgemeinen Einbeziehungsmechanismen. Wenn man das so versteht, ist das unproblematisch. Wenn das allerdings stärkere Einbeziehungsanforderungen formulieren sollte, wenn das als eine stärkere Formalisierung gemeint sein sollte, würde ich das Ansinnen unterstützen, diese Formulierung auch noch zu streichen und auch noch abzuschwächen.

Letzter Punkt aus dem Seebereich: Ich glaube, auf die Frage Völkerrechtswidrigkeit des Haftungsausschlusses für nautisches Verschulden brauche ich nicht mehr einzugehen. Wir haben aber in der bisherigen Diskussion doch sehr klar gesehen, dass wir uns irgendwo zwischen den aktuell geltenden Haager Regeln und der Hinbewegung auf Rotterdam, wenn die irgendwann kommen oder zumindest wenn sie sich stärker durchsetzen, bewegen. Und insofern glaube ich, dass die aktuell vorliegende Möglichkeit des Haftungsausschlusses für nautisches Verschulden durch AGB-vertragliche Gestaltung genau das ist, was wir aktuell brauchen. Das ist völlig sachgerecht, weil sie genau dieses Zwischenstadium, in dem wir uns aktuell befinden, nachzeichnet. Es sind sich alle Beteiligten hier, glaube ich, einig, dass der pauschale Haftungsausschluss für nautisches Verschulden, für ein Kernrisiko der Schifffahrt, also sozusagen für das Kernleistungsversprechen, aufgrund gesetzlicher Anordnung heute nicht mehr sachgerecht ist. Herr Peltzer hatte gerade gesagt, die Gefahren der Schifffahrt sind heute deutlich andere, als sie es einmal waren, als das im antiken Bereich aufgekommen ist, wo man eben bei Schifffahrtsunfällen nicht wusste, wo es hergekommen ist. Auf der anderen Seite: Rotterdam ist eben noch fern! Damit ist vielleicht auch der Schritt noch zu weit, jetzt zu sagen, den Haftungsausschluss für nautisches Verschulden gibt es überhaupt nicht mehr. Und insofern ein ganz deutliches Votum, es hier bei der Gestaltungsmöglichkeit der Parteien zu belassen. Herr Frantzioc hat am Anfang gesagt, das Seehandelsrecht ist weitgehend dispositiv. Genau das ist der richtige Punkt, und den sollte man an der Stelle Haftungsausschluss auch berücksichtigen. Danke schön!



Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Herr Professor Schmidt, ich bedanke mich bei Ihnen! Jetzt kommt Herr Professor Dr. von Unruh, Jade Hochschule, Elsfleth.

SV Prof. Dr. Werner von Unruh: Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Auch ich halte den Gesetzentwurf grundsätzlich für gelungen. Es ist jetzt allerdings ein bisschen eine Situation gegeben, dass das Valentin'sche Prinzip beginnt: Es ist schon alles gesagt, nur nicht von jedem! Deshalb hoffe ich, dass ich mich dort also etwas zurückhalte. Ich darf zunächst kurz auf das zuletzt von Herrn Schmidt Gesagte eingehen, den Bereich Völkerrechtskonformität, Haftungsbefreiung für nautisch-technisches Verschulden. Hier hatte Herr Rabe vorhin nochmal deutlich gesagt, dass dieses lediglich zwingend nach Konnossementszeichnung ist. Auch im geltenden Recht haben wir schon die Vertragsfreiheit für die Charterpartie außerhalb der Zeichnung eines Konnossements, und da habe ich allerdings doch im Gesetzentwurf etwas Bedenken. Ich gebe zu, vielleicht habe ich es eben auch noch nicht ganz tief verstanden, wie weit sich eben die bisher zwingende Vorgabe durch die Haager Rules hinsichtlich der Haftungsbefreiung bei nautisch-technischem Verschulden bei Konnossementszeichnung nun auch im Gesetzentwurf wiederfindet. Ich gebe zu, vielleicht müssen da Ihre Worte, Herr Rabe, nochmal bei mir eingehen.

Grundsätzlich ein gelungener Entwurf! Ich begrüße besonders, dass der befürchtete deutsche Sonderweg ausgeblieben ist. Es wäre natürlich wünschenswert gewesen, ein vereinheitlichtes Recht zu bekommen, aber wie wir eben eigentlich schon gehört haben, ist es im Moment nicht möglich.

Noch einmal zur Rechtssicherheit – und nun sind wir wieder bei der Freizeichnungsmöglichkeit des Verfrachters von der Haftung für Ladungsschäden aufgrund nautisch-technischen Verschuldens. Hier wird die Regelung in § 512 HGB-E letzten Endes durch die Regelung § 506 Absatz 2 HGB-E – ich glaube, Herr Rabe, das ist das, was Sie eben auch meinten – wieder in Frage gestellt. Der Wortlaut dieser Regelung, wonach Einwendungen des Verfrachters nicht geltend gemacht werden können, wenn sie auf eine Vereinbarung gestützt werden, die von den §§ 498 ff. HGB-E zu Lasten des Befrachters abweicht, könnte derart ausgelegt werden, als dass die in § 512 Absatz 2 HGB-E eröffnete Möglichkeit des

Haftungsausschlusses für Ladungsschäden aufgrund nautisch-technischen Verschuldens der Leute des Verfrachters oder der Schiffsbesetzungen eben nicht bindend ist, so dass letzten Endes hinsichtlich der eigentlichen Verfrachterhaftung hier keine klare Aussage im Gesetzestext wäre. Und dieses könnte letzten Endes zu einer Rechtsflucht führen. Es muss also deutlich sein, dass hier keine Schlupflöcher sind, wo es letzten Endes dann doch zu einer Belastung des Verfrachters kommen kann, die eigentlich weder von den Haager Rules noch auch vom Gesetzentwurf als solche vorgesehen ist.

Weiterhin wurden eben nochmal die Verspätungsschäden angesprochen. Und hier, Herr Peltzer, tut es mir leid: Da muss ich Ihnen doch einmal deutlich widersprechen! Und ich sage es auch mal ganz offen, ich bin hier, glaube ich, der einzige Kapitän am Tisch! Sicher, die eigentlichen Gefahren der See entstammen natürlich ursprünglich den Segelschiffszeiten. Trotzdem glaube ich, wir brauchen uns nur einmal die Ladungsschäden auch der letzten Jahre anzusehen um festzustellen, dass die Gefahren der See leider tatsächlich weiterhin eben doch nicht unerheblich sind. Ich sage mal deutlich: Kein Transportzweig ist so andauernden und umfassenden Unsicherheiten durch Wettereinwirkungen auf Material, Technik und Menschen ausgesetzt, wie der Seehandelsverkehr! Einer meiner früheren Kapitäne, gerade auch noch in den letzten Jahren – ich fahre gelegentlich noch als Wachoffizier mit –, sagte mir ganz klar, als er in Ruhestand ging, er sei eigentlich froh. Das Wetter werde immer unangenehmer. Wie gesagt, da sind wirklich Bereiche, die wir nicht immer mit dem Landverkehr gleichsetzen können, und insofern ist es sachgerecht, dass hier die Verspätungsschäden außen vor geblieben sind.

Zum Bereich der Bergung muss ich sagen, es ist natürlich seltenst, dass Bergung vorkommt. Nur grundsätzlich gilt dann: Retten, was zu retten ist! Sie hatten auch geschrieben, dass man es den professionellen Bergern überlassen soll. Das wird sicher zu 95 Prozent auch erfolgen. Trotzdem: Sollte es einmal soweit kommen, dass eben ein Frachter sieht, dass er hier noch die Möglichkeit hat, Werte zu bergen, dann sollte ihm hierzu auch die Möglichkeit gegeben werden.

Herr Paschke, Sie sprachen das nicht kodifizierte Versicherungsrecht an. Sicher ist natürlich ein bisschen fraglich, warum es außen vor bleibt. Auf der anderen Seite

muss man sagen, die Praxis hat sich im Grunde genommen in den letzten Jahren von dem kodifizierten Recht verabschiedet: Ursprünglich hieß es, „vom Abdruck wird abgesehen“, inzwischen haben wir gar nichts mehr dort drin.

Ein wichtiger Punkt ist die Verweismöglichkeit im Charter-BL. Da denke ich auch, dass man dieses weiter eröffnen sollte, weil dies eben hier im Ladungsverkehr, im Ablauf ein ganz wichtiger Punkt hinsichtlich eines reibungslosen Ladungsumschlages ist. Das waren die wesentlichen Punkte. Unabhängig davon muss man den Gesetzentwurf als gelungen bezeichnen. Das weiterreichende Ziel der Rechtsvereinheitlichung des internationalen Seehandelsrecht sollte letzten Endes aber nicht aus den Augen verloren werden. Nur im Moment ist es noch nicht zu erreichen, und da bleibt der Entwurf im Grunde genommen im Moment der einzig machbare Weg. Danke!

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Herr Professor Unruh, vielen Dank! Was Sie sagten, fand nicht die uneingeschränkte Zustimmung des Herrn Valder, das habe ich ihm angesehen. Bitte schön, Herr Valder, Justiziar des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes, Bonn!

SV Hubert Valder: Vielen Dank, Herr Kauder! Meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordnete! Auch für das Speditionsgewerbe ist die Reform von erheblicher Bedeutung. Etwa 60 Prozent der Ladung, die über deutsche Seehäfen im- oder exportiert wird, wird durch Spediteure abgewickelt. Und obwohl die Spediteure selbst keine Seebeförderungen durchführen, werden sie doch über die im HGB verankerten Rechtsfiguren der Sammelladungs- und der Fixkostenspedition weitgehend wie ein Verfrachter behandelt. Auch aus unserer Sicht findet der Gesetzentwurf Zustimmung. Insbesondere ist es auch uns wichtig, dass sich weiterhin an den Haag-Visby-Regeln als internationalem Haftungsstandard orientiert wird, denn wir kaufen etwa geschätzte 80 Prozent unserer Beförderungsleistungen bei ausländischen Reedern ein, wo wir auf dieses Haftungsregime stoßen. Dennoch gibt es noch einige Einzelpunkte, wo wir Handlungsbedarf sehen. Und davon sind uns eigentlich zwei ganz wichtig. Den ersten hat Herr Professor Paschke schon angesprochen und beschrieben, dass nämlich diese Antiterrormaßnahmen, die heute eine Vorab-Anmeldung der Ware verlangen, dazu führen, dass ich die codierte Verpackung

angeben muss, und zwar die Verpackung, die die Ware umschließt, und nicht etwa Ladungsmittel wie ein Container oder eine Palette. Und das führt in der Tat – und das wird in unseren Kreisen sehr eingehend diskutiert – zu einer Ausweitung der Anwendung der Stückhaftung. In vielen Fällen läuft die Haftungsbeschränkung hier letztendlich ins Leere. Und das, was uns daran stört, ist insbesondere die Tatsache, dass die Regelung bisher eigentlich so aufgebaut war, dass sich Verfrachter und Befrachter über die Aufnahme der Stücke ins Konnossement verständigen mussten. Und jetzt wird über diese öffentlich-rechtlichen Vorschriften quasi eine Haftungsfalle geschaffen, weil diese Daten für die gesamte Transportabwicklung auch im Konnossement oder Seefrachtbrief landen und damit auf kaltem Wege zu einer Haftungserhöhung führen.

Der zweite Punkt, den hat schon Herr Professor Schmidt angesprochen: Es geht um die Regelung in § 449 HGB-E, konkret um die Einbeziehung von Haftungsklauseln in Transport-AGB. Für den Fall, dass man als Spediteur oder Frachtführer, aber auch als Verlader im Rahmen der Vertragsfreiheit zu seinen Gunsten von den Haftungsbestimmungen abweichen und die Haftungshöchstsumme bei Güterschäden in AGB abändern will, wurde 1998 im Wege eines Kompromisses festgeschrieben, dass diese drucktechnisch besonders gestaltet sein müssen. Und der BGH – und das ist das Entscheidende – hatte diese Klausel so interpretiert, dass diese nicht nur die Ausgestaltung von Haftungsklauseln in AGB betrifft, sondern auch die Einbeziehung in den Vertrag. Und damit – was Herr Professor Schmidt schon betont hat – werden die Einbeziehungsvoraussetzungen erschwert, und das im unternehmerischen Verkehr, wo es eigentlich nicht hingehört. Und anders als Herr Professor Schmidt sind wir der Auffassung, dass zwar durch die Neuregelung das Ganze entschärft wird, aber nur minimal. Praktische Relevanz sehe ich nur für einen einzigen Fall. Aber es bleibt bei erhöhten Einbeziehungsvoraussetzungen. Das ist für mich nach der BGH-Rechtsprechung vorgegeben, und deshalb sind wir dafür, dass man diese Regelung ersatzlos streicht. Dafür spricht auch, dass man diese Bestimmung im Seehandelsrecht, das auch gerade bei der AGB-festen Ausgestaltung der Haftungsbestimmungen das allgemeine Transportrecht zum Vorbild hatte, gerade nicht aufgenommen hat. Und auch, dass man sie im allgemeinen Transportrecht bei der Absenderhaftung, wo sie früher bzw. jetzt auch noch gilt, ebenfalls ersatzlos gestrichen hat – nur eben nicht im § 449 HGB-E. Das

ist, sage ich mal, bei uns nicht nachvollziehbar, wieso das so gehandhabt wurde, und da raten wir Ihnen, das sollte ersatzlos gestrichen werden, denn gerade diese besonderen Einbeziehungsvorauswirkungen wirken hier wie ein Fremdkörper im AGB-Recht.

Daneben haben wir noch auf zwei Punkte aufmerksam gemacht, die aber mehr die Rechtsanwendung betreffen und bei denen ich auch nicht so sehr die praktischen Auswirkungen sehe, wie bei den erstgenannten Punkten. Auch wir können nicht nachvollziehen, wieso jetzt die Kündigung der Haager Regeln auf der Strecke geblieben ist. Wenn man den Artikel 6 EGHGB anschaut, in der alten wie in der neuen Fassung, verzweifelt glaube ich jeder Jurist zunächst einmal, und über eine Kündigung kämen wir da auch im Sinne der Rechtsklarheit ein Stück weiter. Und der zweite Punkt ist auch angesprochen worden, ich habe ihn umschrieben mit „Gleichlauf zwischen deliktischer und vertraglicher Haftung“. Wenn man es also zulässt, Haftungssummen bei AGB abweichend vom Gesetz zu reduzieren oder auch Haftungsausschlüsse, wie nautisches Verschulden oder Feuer, per AGB zu vereinbaren, dann muss sichergestellt werden, dass diese Haftungsbegrenzungen so weit wie möglich auch bei deliktischen Ansprüchen Stand halten. Und vor allen Dingen glauben wir, dass der bisherige § 434 HGB, der auch in diesem Zusammenhang geändert werden soll, sich eigentlich bisher in der Praxis bewährt hat, zumindest sind uns jetzt keine Fälle bekannt, wo er zu unangemessenen Ergebnissen geführt hätte, so dass da wirklich der Gesetzgeber handeln müsste. Das sehen wir nicht. Danke!

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Herr Valder, ich bedanke mich! Jetzt kommt noch Frau Sara Vatankhah, Verband Deutscher Reeder – VDR – bitte schön!

Sve Sara Vatankhah, LL.M.: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordnete, sehr geehrte Damen und Herren! Ich bedanke mich im Namen des Verbands Deutscher Reeder für die Einladung zur Anhörung zur Reform des Seehandelsrechts und die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Bundesregierung. Viele wichtige Aspekte der Reform sind heute bereits detailliert thematisiert worden. Auch aus Sicht der Seeschifffahrt ist die geplante

Modernisierung des nationalen Seehandelsrechts grundsätzlich zu begrüßen. Der VDR hat sich in diesen Prozess von Anfang an intensiv eingebracht und dabei immer wieder auf einen unserer Auffassung nach maßgeblichen Punkt hingewiesen, auf den ich mich heute beschränken möchte. Bei einer Modernisierung des fünften Buches des HGB ist zwingend zu beachten, dass ein national eigenständiges Seehandelsrechtsregime in einem globalen Wirtschaftszweig, der einheitliche Regeln benötigt, zu unnötigen Hindernissen für die Seeverkehrswirtschaft und zu Wettbewerbsverzerrungen führen würde. Solange die Rotterdam Regeln international noch nicht in Kraft getreten sind, sollte sich das deutsche Seefrachtrecht daher – wie andere nationale Frachtrechte auch – an international etablierten Standards der Haager-Visby-Regeln orientieren. Der VDR begrüßt ausdrücklich, dass nach dem Gesetzentwurf von einer Kündigung der Haager Regeln abgesehen werden soll und wesentliche seefrachtrechtliche Bestimmungen kompatibel mit den Vorgaben der Haager-Visby-Regeln gestaltet werden. In der Begründung des Gesetzentwurfs wird ausdrücklich anerkannt, dass die Haager-Visby-Regeln nach wie vor den internationalen Standard darstellen, an dem sich die maritime Wirtschaft orientiert. Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht des VDR bedauerlich, dass in Abkehr von den Haager-Visby-Regeln Modifizierungen beim Umgang mit dem so genannten nautischen Verschulden und Feuer an Bord eines Schiffes vorgesehen sind. Beides soll nun nicht mehr, wie bisher, einen generellen gesetzlichen Haftungsausschlussgrund darstellen. Nach § 512 Absatz 2 Nr. 1 HGB-E soll es jedoch möglich sein, eine dem bisherigen § 607 Absatz 2 HGB vergleichbare Regelung bzw. einen expliziten Haftungsausschluss für Feuer und nautisches Verschulden in die Konnossementsbedingungen aufzunehmen. Diese Lösung ist unseres Erachtens zwar nicht sonderlich glücklich und bedeutet für die Wirtschaft einen zusätzlichen Aufwand, sie wäre aber akzeptabel, soweit dadurch gewährleistet wird, dass die Unternehmen bei entsprechender Niederlegung in ihren AGB einer Haftung ausgesetzt sind, die dem entspricht, was in der Schifffahrt international gängig und üblich ist. Dies ist nach dem bisherigen Gesetzentwurf jedoch nicht der Fall. Eine solche Klausel in den AGB könnte in der Praxis nämlich durch die Regelung in § 506 Absatz 2 Nr. 1 HGB-E zum Teil wieder entwertet werden. Der nach § 480 HGB-E für deliktische Handlungen der Besatzung haftende Reeder könnte nach dem Wortlaut des § 506 HGB-E die im Konnossement vereinbarten Haftungsausschlüsse nicht gegenüber dem auf der Basis deliktischer Ansprüche

klagenden Eigentümer der Ladung geltend machen. Denn auch der Verfrachter kann sich Dritten gegenüber nicht auf diese Vereinbarung berufen. Es besteht daher die Gefahr, dass die Rechtsprechung einen durch AGB vereinbarten Haftungsausschluss für Feuer und nautisches Verschulden, den § 512 Absatz 2 Nr. 1 HGB-E, ja ausdrücklich zulässt, als von den Vorschriften des Unterabschnitts zulasten des Absenders abweichend interpretiert und somit im Rahmen von § 506 HGB-E für unzulässig erachtet. Die mit § 506 Absatz 2 HGB-E vergleichbare Drittschutznorm in § 525 Satz 3 HGB-E sieht dagegen eine ausdrückliche Gegenausnahme vor. Eine solche ausdrückliche Regelung fehlt bislang in § 506 Absatz 2 Nr. 1 HGB-E. Es wäre daher nach Auffassung des VDR sinnvoll und wichtig, dort einen klarstellenden Passus einzufügen. Auch im jetzigen § 485 HGB wird ebenfalls eindeutig normiert, dass die Haftungsbeschränkung des Reeders gegenüber Dritten greift. Sollte § 506 Absatz 2 HGB-E in diesem Punkt nicht mehr abgeändert werden, wäre die Wahl deutschen Rechts künftig mit erheblichen finanziellen Nachteilen verbunden, weil das im Vergleich zu den international üblichen Gepflogenheiten erhöhte Haftungsrisiko bei Großschäden sich auf die Kosten für entsprechenden Versicherungsschutz auswirken wird. Sollte keine Änderung bzw. klarstellende Ergänzung erfolgen, dürften deutsche Reedereien das deutsche Recht zukünftig abwählen und damit der Rechtsstandort Deutschland geschwächt werden. Das deutsche Recht würde durch die Reform nicht attraktiver und somit gestärkt, sondern im Gegenteil in der Praxis abbedungen werden. Es wäre nach Auffassung des VDR äußerst bedauerlich, wenn eine grundsätzlich begrüßenswerte Reform des deutschen Seehandelsrechts aufgrund einer Abweichung von den Haager-Visby-Regeln und einer damit verbundenen unzureichenden Detailregelung letztlich dazu führen würde, dass dem deutschen Seehandelsrecht zukünftig weniger Bedeutung zukommt. Vielen Dank!

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Meine Damen und Herren, damit sind wir mit den Statements durch. Jetzt kommen wir in die Fragerunde.

Dr. Stephan Harbarth (CDU/CSU): Ich habe zwei Themen, die ich kurz anreißen möchte. Zunächst das Thema, Herr Professor Paschke, das Sie in Ihrer schriftlichen Stellungnahme angesprochen hatten, das Thema der Völkerrechtskonformität. Wir haben heute festgestellt, dass hier am Tisch offensichtlich unterschiedliche

Auffassungen existieren, und das ist für uns, gerade als Rechtsausschuss, der wir uns der Wahrung des Rechts in besonderer Weise verpflichtet fühlen, natürlich ein sehr beachtlicher Aspekt. Ich würde mir relativ ungerne den Vorwurf anhören, wenn wir das Gesetz so oder etwas modifiziert verabschieden, dass wir damit völkerrechtlichen Vorgaben zuwider gehandelt haben. Deshalb wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie vielleicht noch einmal replizieren würden auf die nach Ihrer mündlichen Stellungnahme vorgebrachten Argumente. Möglicherweise besteht, Herr Vorsitzender, auch die Gelegenheit, dass wir abweichend von unseren üblichen Regularien dann auch einmal einen kleinen Wortwechsel oder so etwas zulassen, um diese Aspekte aufzuklären.

Die zweite Frage würde ich gerne an Herrn Dr. Peltzer richten, sie betrifft die Abschaffung der Partenreederei. Im Augenblick besteht sicherlich kein Bedarf, die Partenreederei beizubehalten. Es ist herausgearbeitet worden, dass sie doch im Laufe der Jahrzehnte eine durchaus wechselvolle Entwicklung genommen hat, dass es Phasen gab, in denen sie sich einer etwas größeren Beliebtheit erfreute, auch aus steuerlichen Gesichtspunkten, dass sie im Augenblick aber keine Rolle spielt. Wir machen auf der anderen Seite aber nicht nur ein Gesetz für das Jahr 2013 oder das Jahr 2014, und deshalb würde ich gerne die Frage aufwerfen: Wäre es aus Ihrer Sicht mit einem Schaden, mit einem Nachteil verbunden, wenn man die Partenreederei einfach als Option weiter bestehen ließe? Niemand von uns kann in die Zukunft schauen, vielleicht gibt es im Jahr 2020 oder 2030 einmal wieder Strömungen, die in eine ganz andere Richtung gehen als heute, so wie wir das häufig erleben, dass das Pendel mal in die eine und mal in die andere Richtung ausschwingt.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich bin heute nur einmal so kurz hier reingesprungen, wie Kollege Staffeldt, wir kennen uns vom Verkehrsausschuss. Ich habe eine Frage an Professor von Unruh: Sie haben das Thema Verfrachterhaftung, überhaupt Haftung bei Ladungsschäden, bezüglich nautisch-technischen Verschuldens schon mal ein bisschen im Groben angesprochen. Dies wollte die Bundesregierung im neuen Gesetzentwurf eigentlich sauber regeln – und wenn ich es richtig verstanden habe, gibt es da nun doch eine verwirrende Regelung. Wie kann man das Ganze so hinbekommen, dass man eine sichere, verbindliche



Regelung herbeiführt? Die zweite Frage an Frau Vatankhah vom VDR. Thema Rotterdam-Rules: Die sind bislang wohl nur von zwei Staaten auch tatsächlich schon ratifiziert, sind aber schon von einer ganzen Reihe anderer Staaten auch schon unterzeichnet worden. Insofern wäre doch meine Frage an den Reederverband: Unter welchen Bedingungen könnten Sie sich vorstellen, das Thema Rotterdam-Rules mitzutragen? Was spricht dafür, was wäre nötig, damit Sie auch bei den Rotterdam-Rules mitgehen können?

Torsten Staffeldt (FDP): Herr Vorsitzender, Kolleginnen und Kollegen! Ich wurde eben von der Kollegin aus dem Verkehrsausschuss angekündigt, dort bin ich auch Mitglied und für Schifffahrt und Häfen zuständig. Ich möchte zuerst den Experten Herrn Dr. von Unruh bestätigen. Auch ich gehöre zu den wenigen hier in diesem Raume – abgesehen von den Studentinnen und Studenten, die dort oben auf der Tribüne sitzen –, die selber zur See gefahren sind, und daher weiß ich auch um die besonderen Gefahren der See. Denn wenn man beim LKW schlechtes Wetter hat, dann fährt man auf den Parkplatz und wartet ab, bis es vorbei ist, der Hagelschauer oder sonst irgendwas. Auf See geht das definitiv nicht, und insofern glaube ich schon, dass es auch nach wie vor sinnvoll und richtig ist, dort Ausnahmetatbestände gegenüber anderen Güterverkehrsträgern zu beinhalten. Aber das ist, wie gesagt, nur eine kleine Vorbemerkung. Es wurde eben auch schon von Frau Vatankhah darauf hingewiesen und auch von Herrn Frantziach dargestellt, dass es sich um dispositives Recht handelt und dass es möglicherweise Ausweichbewegungen geben wird, wenn der Gesetzentwurf in der jetzigen Form durchgesetzt wird. Und da richtet sich auch meine Frage an Herrn Frantziach. Neben Frau Vatankhah, die das hier eben schon dargestellt hat, haben zwei große, auch mir bekannte deutsche Linienreedereien bereits angekündigt, dass sie bei Umsetzung dieses Entwurfes nicht mehr unbedingt deutsches Recht gelten lassen werden: Wie würden Sie die Ausweichbewegung der Deutschen Reeder, die natürlich nicht nur deutsche Flagge bereedern, sondern eben viele andere Flaggen in der Welt, Liberia, Panama usw., einschätzen, und welche Konsequenzen hätte das auf den Reedereistandort Deutschland?

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Frau Vatankhah auf die Frage von Frau Dr. Wilms.

Sve Sara Vatankhah, LL.M.: Unserer Ansicht nach ist die Seeschifffahrt ein internationales Geschäft – und sobald sich abzeichnet, dass die Rotterdam-Regeln von den wichtigen Staaten gezeichnet und ratifiziert werden, USA oder UK beispielsweise, dann sollte sich auch das deutsche Seehandelsrecht an die internationalen Vorgaben anpassen und dann nochmal abgeändert werden.

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Dann auf die Frage der Frau Kollegin Dr. Wilms Herr Professor Dr. Unruh.

SV Prof. Dr. Werner von Unruh: Das Problem eben, dass die jetzige Regelung durch § 506 HGB eine Unsicherheit beinhaltet bzw. eben generell die Frage, ob es überhaupt erforderlich ist, dass man von der bisherigen Regelung der Haager Rules abweicht, wonach eben die gesetzliche Haftung für Konnossemente von der für Haftungsschäden aufgrund nautisch-technischen Verschuldens außen vor bleibt. Das wäre eine Möglichkeit. Ansonsten eine Ergänzung im § 506 HGB mit dem Verweis auf § 512 HGB. Es hatte einer der Kollegen hier schon einen ganz konkreten Gesetzestext. Herr Paschke, das waren Sie, ich hatte es so schnell nicht gefunden. In der VDR-Stellungnahme war auch schon ein Gesetzesvorschlag, damit hier deutlich wird, dass die Möglichkeit der Abweichung für eine Haftungsbefreiung für nautisch-technisches Verschulden, durch das Gesetz auch gedeckt wird und letzten Endes nicht wieder durch den jetzigen § 506 HGB-E modifiziert wird. Ich kann das gleich nochmal heraussuchen, aber das wären die beiden Möglichkeiten. Ich persönlich würde sogar sagen, der Klarheit wegen lassen wir es bei der jetzigen Regelung, dass es für Konnossemente eben bei einer gesetzlichen Haftungsbefreiung für nautisch-technisches Verschulden bleibt. Die Vertragsfreiheit im Bereich der Charterpartien bleibt unverändert.

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Auf die Frage des Kollegen Dr. Harbarth Herr Dr. Peltzer.

SV Dr. Oliver Peltzer, LL.M.: Die Partenreederei. Wir wollten das doch etwas veraltete Recht um die Rechtskonstrukte oder auch diese Gesellschaftsform bereinigen, weil wir der festen Meinung waren, dass sie sich tatsächlich überholt hat.

Es ist auch nicht so, dass wir darüber einen Status-quo-Bericht von heute hatten, sondern dass wir da, glaube, ich beim VDR nachgefragt und gesehen haben, dass in den letzten 20 Jahren diese Partenreederei als Gesellschaftsform nicht mehr genutzt worden ist. Es gab, glaube ich, soweit ich mich erinnere, auch wiederum nur noch 20 Partenreedereien in Deutschland. Das ist also ein wirklich überholtes Rechtskonstrukt, so dass wir damals dann den Mut hatten zu sagen, da kommt wohl nichts mehr, und uns deswegen dafür entschieden haben, das zu streichen. Natürlich ist es bei jeder Streichung möglich, zu sagen, es kann sein, dass wir eine Änderung der Verhältnisse haben und die Partenreederei wieder attraktiv wird. Das haben wir aber witzigerweise in diesem Fall sogar einstimmig beschlossen, dass das nicht mehr geschehen wird.

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Eine weitere Frage des Kollegen Dr. Harbarth an Herrn Professor Paschke.

SV Prof. Dr. Dr. h. c. Marian Paschke: Ich bin, Herr Dr. Harbarth, nicht so sicher, ob ich wirklich in einem Dissens mit Herrn Dr. Rabe an dieser Stelle stehe, weil der Punkt, der von Ihnen, Herr Rabe, angesprochen wurde, nicht mein Punkt ist. Es geht nicht um § 525 HGB-E und die Frage „nautisches Verschulden in AGB ohne Konnossement“, sondern es geht um nautisches Verschulden und Konnossement, da liegt möglicherweise die Völkerrechtswidrigkeit. Der § 525-E behandelt die Frage: „Wie ist mit den Gefahren zur See umzugehen, was ist hier bei nautischem Verschulden aus Sicht des Verfrachters bei Ausstellung eines Konnossements in einem AGB-rechtlichen Sinn zu beachten?“ Und diese Regelung wird dann ergänzt um eine, ich würde schon beinahe sagen, etwas versteckte Regelung im Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch, obwohl sie sehr zentral die Konnossementshaftung berührt. Um diese Regelung, um diesen Artikel 6 EGHGB geht es mir, das ist der Punkt. Wenn Sie sich die Ausgangsregelung noch einmal anschauen, in den Haager Regeln, dann steht dort drin: Bei Konnossement ist ein nautisches Verschulden nicht gegeben, nicht haftungsrelevant seitens des Verfrachters. Ein klarer gesetzlicher Ausschluss wird hier nicht nur meines Erachtens, sondern, glaube ich, unstreitig gefordert. Artikel 6 EGHGB nimmt diese Regelung auf – und ich sage zum einen ist der Standort falsch. Wir dürfen das nicht hinten in ein für den haftungsrechtlich nicht versierten Anwalt im Grunde kaum zu

findenden Aspekt hineinstellen. Und zum anderen, und das ist viel wichtiger, ist sie inhaltlich etwas anders konzipiert. Denn wenn Sie den Artikel 6 EGHGB lesen, dann heißt es hier: Ja, das Haftungsrecht gilt mit einer bestimmten Maßgabe, und dann kommt eine sehr längliche Formulierung. Das nautische Erfüllen in diesem Punkt ist sozusagen getroffen, aber mit einer bestimmten Maßgabe. Und wir müssen uns jetzt, glaube ich, länger unterhalten, um diese entsprechenden Maßgaben im Einzelnen zu deklinieren und zu konjugieren und die Feinheiten zu entwickeln. Nur, das ist genau der Punkt, das ist der Unterschied zu Haag! Haag sagt: Punkt! Kein nautisches Verschulden ist relevant, ohne jede Maßgabe. Und an dieser Stelle habe ich ein bisschen Bauchschmerzen, ob wir uns wirklich noch auf dem Boden von Haag bewegen. Herr Rabe hatte dazu, glaube ich, noch nicht Stellung genommen, auch schriftlich nicht Stellung genommen, weil Sie in Ihrer schriftlichen Stellungnahme ausdrücklich sagen: „Vorbehaltlich von Artikel 6 EGHGB rede ich mal von § 525 HGB-E.“ Gegen § 525 HGB-E habe ich nichts, es geht um Artikel 6 EGHGB.

Und der andere Punkt mit Haag ist die See- und Ladungstüchtigkeit. Hier sagt Haag: Volle Haftung, nicht zwingende Haftung, bei Ausstellung von Konnossementen, also ganz im Sinne des Einwandes von Herrn Rabe. Das ist selbstredend, die völkerrechtliche Bindung von Haag ist eine konnossementsbezogene Bindung. Und da würde ich sagen, wenn jetzt hier wiederum über AGBs eine bestimmte haftungsrechtliche Konstruktion eingeführt werden soll in das neue Recht, dann ist gerade das wieder Abweichung von Haag. Denn Haag sagt: Haftung für Seetüchtigkeit und Ladungstüchtigkeit. Punkt! Ohne jede Maßgabe, ohne eine AGB-rechtliche Anknüpfung, ohne beweisrechtliche Besonderheiten, die wir jetzt in der aktuellen Regelung haben. Und insofern meine Bauchschmerzen.

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Und nun noch auf die Frage des Kollegen Staffeldt Herr Dr. Frantziach.

SV Dr. Fritz Frantziach: Ich muss sagen, diese Ausweichbewegungen hat es gegeben, nachdem wir in der Sachverständigengruppe unseren Abschlussbericht vorgelegt haben. Da hat es ganz massive Kritik gegeben vom VDR, aber auch von einzelnen Reedern. Jetzt ist das nach meinem Wissensstand nicht mehr gegeben, sondern das Ergebnis ist so durchaus tragbar. Das Einzige ist, dass ist vom VDR

aufgezeigt worden, das habe ich aber auch über Herrn Rabe noch gehört, dass man bei den AGBs nicht diesen Ausweg mit der unerlaubten Handlung machen kann, dass man da, platt gesprochen, die Lücke schließt. Das ist, glaube ich, der einzige Punkt noch, der zu Recht vom VDR und von anderen Juristen aufgezeigt ist. Aber sonst habe ich, auch über den Deutschen Nautischen Verein – Herr von Unruh gehört dem auch an – nichts gehört. Danke schön!

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Dann haben wir die Fragerunde jetzt durch. Kollege Harbarth meldet sich nochmal zu Wort, dann nehmen wir das noch mit.

Dr. Stephan Harbarth (CDU/CSU): Für mich sind nach wie vor im Bereich Völkerrecht ein paar Fragezeichen im Raum. Deshalb würde ich Herrn Dr. Rabe bitten, dass er vielleicht noch einmal auf die Ausführungen von Herrn Professor Paschke eingeht. Und Herr Professor Paschke vielleicht darauf noch einmal entgegnet. Da wäre ich einfach dankbar!

Marco Buschmann (FDP): Ich wollte auch lediglich den beiden Sachverständigen, die sich zur Völkerrechtswidrigkeit geäußert haben, nochmal Gelegenheit geben, das zu vertiefen.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich hätte auch eine Frage an die Bundesregierung, zum Thema Rotterdam-Rules. Sie haben da durchaus mit den elektronischen Möglichkeiten einiges einbezogen. Und da hätte ich doch noch ganz gerne gewusst, aus welchen Gründen Sie sich da bisher nicht mit der Unterzeichnung weiter auseinandergesetzt haben, warum Sie da bisher nicht Richtung Unterzeichnung gegangen sind.

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Auf Fragen der Kollegen Dr. Harbarth und Buschmann Herr Rabe und anschließend Herr Professor Paschke.

SV Dr. Dieter Rabe: Ich habe Artikel 6 EGHGB beiseite gelassen, weil ich das für unproblematisch hielt. Der ist zwar sehr kompliziert, sowohl nach geltendem Recht als auch jetzt, das ist völlig richtig. Man kann deswegen natürlich nicht sagen, nur

weil die Vorschrift schrecklich kompliziert ist, so wie es gesagt worden ist, müssen wir die Haager Regeln kündigen. Das geht natürlich nicht! Mein Vorschlag ist: Wir, so wie es auch vorgesehen ist, kündigen nicht die Haager Regeln, streichen den Artikel 6 EGHGB und machen nur eine Übergangsregelung, die besagt, dass wir gegenüber den Staaten, die die Haager Regeln ratifiziert oder in die Gesetzgebung eingearbeitet haben, wo wir also völkerrechtlich gebunden sind, insbesondere nur die Haftungsbeschränkungen anwenden, die auf den Haager Regeln beruhen. Das ist eine ganz einfache Lösung, denn sonst, in allen anderen Fällen, findet eben das HGB statt, so wie es jetzt vorgeschlagen worden ist. Also Artikel 6 EGHGB streichen und eine Übergangsregelung für die Staaten, die die Haager Regeln immer noch anwenden – und das ist neben insbesondere den USA auch das United Kingdom. Wie gesagt, Streichung und Übergangsregelung im Hinblick auf die Staaten, die die Haager Regeln noch haben. Das ist das einfachste, ganz schlicht. Ich habe das irgendwann sogar schon mal im Kommentar geschrieben.

SV Prof. Dr. Dr. h. c. Marian Paschke: Meine Bauchschmerzen werden dann geringer, damit kann ich besser leben. Ein bisschen Bauchschmerzen bleiben, weil Haag, wollen wir mal sagen, in dieser Dimension, dass Haag nur gilt, wenn das Konnossement im Verhältnis zu einem Staat, einem Unternehmen in einem Staat Anwendung findet, das selbst Haag-Staat ist, nicht bekannt ist, sondern da reicht aus, dass ein Vertragsstaat, ein Konnossement-Staat, Haag-Staat ist. Von daher wäre das ein bisschen weniger als Haag, aber es wäre ein bisschen mehr als jetzt. Wenn wir über Kompromisse reden, bin ich dabei. Wenn wir über Haag reden, ist es vielleicht ein Schritt dahin.

Was noch offen ist, ist der § 559 HGB geltenden Rechts und die entsprechende Regelung der Seetüchtigkeit. Hier ist eben derzeit eine zwingende Haftung vorgesehen. Da wäre ich gespannt, Herr Rabe, ob Sie das ähnlich sehen? Eigentlich wäre das konsequent, dass wir auch hier sozusagen Haag pur machen.

SV Dr. Dieter Rabe: Ja, machen wir auch! Dass wir aufgrund der gegenseitigen Rechtsprechung die Beweisfrage mit rein gemacht haben, ist einfach die Umsetzung der Rechtsprechung, aber es bleibt selbstverständlich bei der unbeschränkten Haftung für anfängliche See- und Ladungstüchtigkeit. Lediglich die Beweisfrage ist

da mit reingenommen worden, und das ist dankenswert, ist schlichtweg die Rechtsprechung. Besonders hervorgehoben ist im Übrigen die Seetüchtigkeit in den Haag-Regeln auch nicht, die steht da irgendwo, mittendrin im Grunde, das ist etwas undurchsichtig. Es ist auch so mit dem „kraft Gesetzes“: Da steht einmal drin „any agreement against these rules“ – ich habe es auch in meiner Stellungnahme zitiert – ist unwirksam, „any agreement“! Dann steht auf der anderen Seite, in Artikel 2, glaube ich, wo alles aufgeführt ist: Der Unternehmer „soll“, „shall be responsible for“; das deutet mir auf Gesetz hin. Aber wenn ich lese „any agreement against these rules“, dann sehe ich da nicht, dass es unbedingt durch Gesetz gemacht werden kann. Wir haben ja insbesondere den Haftungsausschluss für nautisches Verschulden und Bedienung des Schiffes drin. Deswegen, und ich lese das vielleicht doch vor, habe ich auch folgenden Vorschlag für § 525 HGB-E gemacht, um das wirklich etwas klarer zu machen – denn in dem Entwurf ist er ganz kurz gefasst und ich hatte wirklich Schwierigkeiten, Ausnahme und Gegen Ausnahme zu verstehen:

#### „§ 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.“

Das ist in der Sache, wie es auch im Regierungsentwurf vorgesehen ist, eine gewisse Einschränkung der zwingenden Haftung. Der BGH – ich war an der

Entscheidung selbst beteiligt – hat einmal erstaunlicherweise entschieden, dass wenn der Befrachter als Empfänger auftritt, indem er nämlich im Konnossement als Empfänger genannt ist, die Haager Regeln gelten. Das ist bei näherem Nachdenken meines Erachtens unrichtig, denn der Befrachter hat selbst den Frachtvertrag geschlossen. Er weiß also, was er gemacht hat, und warum soll er den Schutz der Haager Regeln behalten? Deswegen meine ich, dass man diesen Absatz hinzufügt, der auch im jetzigen § 525 HGB drin ist, eben „...ein Dritter..., dem ein Konnossement übertragen wurde. Gleiches gilt, wenn der aus dem Konnossement Berechtigte nicht ein Dritter ist...“ Und das ist dann eben der Befrachter. Der ist eben nicht Dritter. Ich glaube, dadurch wird es klarer, denn dann haben wir den Haftungsausschluss anstatt Verweisungen auf Frachtvertrag, denn das haben wir strikt getrennt, dann haben wir es hier nochmal genau drin stehen, „eine Bestimmung ist wirksam“ usw. Das wäre mein Vorschlag!

MRn Dr. Beate Czerwenka (BMJ): Zu Ihrer Frage, „Warum hat Deutschland bisher nicht die Rotterdam-Regeln unterzeichnet?“, vielleicht erst einmal Folgendes: Wir haben die beteiligten Kreise, also sprich die betroffenen Wirtschaftsverbände hierzu angehört, inwieweit wir zeichnen und natürlich dann später auch ratifizieren sollen, und wir haben auch das zweimal gemacht, auch zum Schluss nochmal im Zusammenhang mit der Anhörung zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts. Die Meinung war dort sehr geteilt. Es ist keineswegs ein einheitliches Meinungsbild, was sich da dargestellt hat. Es waren doch einige Verbände, die sich dezidiert gegen eine Zeichnung und Ratifikation ausgesprochen haben. Das schon mal zum nationalen Meinungsbild. Wir haben dann gleichzeitig gesehen, dass auch auf internationaler Ebene das Meinungsbild noch sehr unterschiedlich ist. Es gibt wichtige Seefahrtsnationen, die ebenfalls nicht gezeichnet haben, wie etwa das Vereinigte Königreich, und deshalb haben wir uns auch bisher noch nicht dazu durchringen können, zu zeichnen, zumal wir auch erst einmal sehen wollen, wie die internationale Entwicklung weiter voranschreitet. Es ist schon gesagt worden, es haben bisher lediglich zwei Staaten ratifiziert, Togo und Spanien, und insofern ist auch noch überhaupt nicht absehbar, wie sich das weiter entwickelt. Deshalb haben wir uns da bisher zurückhaltend positioniert.



Andrea Astrid Voßhoff (CDU/CSU): Ich würde gern zu den Ausführungen des Herrn Dr. Rabe Herrn Dr. Paschke bitten, nochmal Stellung zu nehmen. Mich würde nochmal interessieren, was denn Ihr Lösungsansatz wäre, dass Ihre Bedenken sozusagen noch weiter als nach dem Vorschlag des Herrn Dr. Rabe zurückstehen könnten. Haben Sie da konkret einen Lösungsansatz?

SV Prof. Dr. Dr. h. c. Marian Paschke: Frau Voßhoff, wir haben eine Regelung im geltenden Recht und wir haben die Unterzeichnung der Haager Regeln – und es gibt nicht den geringsten Zweifel, dass die vorhandene Regelung mit Haag in Übereinstimmung steht. Diese steht nicht in einer komplexen Einführungsgesetz-Regelung, sondern sie steht materiell im fünften Buch des Handelsgesetzbuchs. Meine Lösung wäre, die alte Regelung insoweit beizubehalten! Das ist sehr nahe dran an dem, was Herr Rabe jetzt unter seinem neuen § 525 HGB geschrieben hat. Wenn wir den neuen § 525 HGB so machten, dann müssten wir § 512 HGB ändern, weil hier ein Konnex besteht und die AGB-Festigkeit jedenfalls in den Fällen der Konnossementsausstellung dann sicherlich auch entsprechend eingeschränkt werden müsste. Wenn man eine Regelung einmal anfasst, dann fallen natürlich ein paar Bausteine – und ich weiß, wie Frau Dr. Czerwenka hier natürlich sehr, sehr feinsinnig jeden Halbsatz und jedes Wort gewogen hat, und sie hat es sehr schwer, hier sozusagen in einer Sekunde die Völkerrechtskonformität des neuen Vorschlags zu beurteilen. Ich habe den Eindruck, wir tun uns den besten Gefallen, wenn wir es bei der alten Regelung belassen. Dann haben wir zwar eine nicht goutierte Regelung im Gesetz, die aber allein völkerrechtskonform ist. Sie ist deswegen nicht goutiert, weil nautisches Verschulden, da kann ich alle Kritik verstehen, ein bisschen aus der alten Zeit ist, und deswegen ist auch Rotterdam sozusagen auf dem richtigen Weg unterwegs, dass wir hier in die Neuzeit mit einer Abschaffung der Berücksichtigung von nautischem Verschulden hineinsegeln. Das ist schon sozusagen der moderne Weg, aber wir reden in diesem Fall nicht über autonome Rechtsetzung durch den Deutschen Bundestag, sondern wir reden über eine Bindung, die der deutsche Gesetzgeber einzuhalten hat, aus der völkerrechtlichen Dimension. Und da können wir natürlich sagen, uns gefällt rechtspolitisch das nautische Verschulden nicht; aber ich habe den Eindruck, dieses Argument ist dann nicht völkerrechtskonform.

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Herr Professor Paschke, während Sie sagten, es geht nicht, hörte ich links neben mir trotzig die Erwiderung: „Doch!“ Wir wollen schnell drauf eingehen!

MRn Dr. Beate Czerwenka (BMJ): Entschuldigung, wenn ich hier trotzig „doch“ gesagt habe. Es gibt heute schon den Artikel 6 EGHGB, der ist nicht neu. Und zwar haben wir auch heute schon im geltenden Recht Abweichungen von den Haager Regeln, und das ist bedingt daraus, dass wir die Visby-Regeln, das Nachfolgeübereinkommen der Haager Regeln, nicht ratifiziert, aber ins Handelsgesetzbuch eingearbeitet haben. Das heißt wir haben auch schon nach geltendem Recht eine unterschiedliche Regelung, einmal bezüglich dessen, woran wir völkerrechtlich gebunden sind, also die Haager Regeln, und das, was im Handelsgesetzbuch steht, nämlich Visby-Regeln. Und um diesen Konflikt aufzulösen, haben wir Artikel 6 EGHGB, heute schon. Was jetzt im Gesetzentwurf gemacht wird, ist, das anzupassen an die gesetzlichen Regelungen, die wir jetzt neu gemacht haben, aber im System ist das die gleiche Zielrichtung. Wir wollen uns auch weiterhin an den Visby-Regeln im materiellen Handelsgesetzbuch orientieren, mit vielleicht noch ein paar weiteren Abweichungen, das war dieses nautische Verschulden, aber wir ja sind nicht an die Visby-Regeln gebunden. Und gleichzeitig stellen wir durch Artikel 6 EGHGB, den wir jetzt umformuliert haben, sicher, dass wir unsere völkerrechtlichen Verpflichtungen gegenüber den „Haager-Regeln-Staaten“ einhalten. Das ist das Konzept. Also das, wie gesagt, gibt es schon heute, Artikel 6 EGHGB ist nicht etwas Neues.

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Nein oder doch? Herr Professor Paschke!

SV Prof. Dr. Dr. h. c. Marian Paschke: Ich widerspreche Frau Dr. Czerwenka sehr ungerne an dieser Stelle, aber so ein bisschen intervenieren möchte ich doch noch einmal. Artikel 6 EGHGB ist eine sehr umfassende Konnossement-Regelung, die eine ganze Menge Sachverhalte erfasst, die aktuelle Regelung, aber nicht die haftungsrechtliche Regelung in Bezug auf das nautische Verschulden, die steht im materiellen Teil des fünften Buches, es ist § 607 HGB. Da haben wir die Regelung drin. Dafür brauchen wir auch Artikel 6 EGHGB nicht. Wir machen das jetzt anders.

Wir nehmen den § 607 HGB raus und packen ihn hinten rein und unterstellen ihn aber einer bestimmten Maßgabe, von der niemand so ganz genau weiß, was diese Maßgabe wirklich bedeutet. Und das ist sozusagen mein Punkt, und da sehe ich eine Übereinstimmung mit Herrn Rabe. Sein Vorschlag, wieder zurückzugehen in das materielle Recht, also nicht in das Einführungsgesetz, sondern mit § 525 HGB der neu vorgeschlagenen Regelung sozusagen zurückzukehren zu der klar und eindeutigen Haftungsausschlussregelung, scheint mir im Ansatz der richtige Punkt zu sein. Hier ist auch keine Maßgabe vorgesehen. Hier ist eine volle Völkerrechtskonformität. Dass wir mit den Visby-Regeln in verschiedenen anderen Zusammenhängen natürlich auch sozusagen konform gehen wollen, das mag sein, das hat aber doch keine Bedeutung für das nautische Verschulden, genauso wenig wie für die Seetüchtigkeit. Deswegen sehe ich den Konnex nicht wirklich.

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): In der bei uns üblichen angenehmen Verhandlungsatmosphäre haben wir in der Sache außerordentlich kontrovers und hart über das Thema Seehandelsrecht debattiert. Wir haben Ihre Meinung angehört. Wir werden jetzt erst einmal darüber nachdenken, werden dann ein gutes Gesetz im Deutschen Bundestag verabschieden, hoffe ich. Danke Ihnen, dass Sie hier gewesen sind, und guten Heimweg!

Ende der Sitzung: 13:32 Uhr

Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen), MdB  
Vorsitzender