



POSTANSCHRIFT Bundesministerium der Justiz, 11015 Berlin

An alle
zu beteiligenden Verbände

HAUSANSCHRIFT Mohrenstraße 37, 10117 Berlin

POSTANSCHRIFT 11015 Berlin

BEARBEITET VON Dr. Czerwenka, LL.M. (Duke Univ.)

REFERAT III A 4

TEL 030/185809314

FAX 030/185809339

E-MAIL poststelle@bmj.bund.de

AKTENZEICHEN III A 4 - 3503/1 - 36 169/2011

DATUM Berlin, 24. Mai 2011

BETREFF: **Referentenentwurf für ein Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts**

ANLG.: - 1 -

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Anlage übersende ich den Referentenentwurf für ein Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts. Der Entwurf basiert hinsichtlich der in Artikel 1 Nummer 35 vorgeschlagenen Vorschriften auf dem Abschlussbericht der vom Bundesministerium der Justiz eingerichteten Sachverständigenkommission zur Reform des Seehandelsrechts. Der Abschlussbericht wurde auf der Homepage des Bundesministeriums der Justiz veröffentlicht. Die Abweichungen vom Abschlussbericht gehen zu einem großen Teil auf Änderungsvorschläge zurück, die von den beteiligten Kreisen zum Abschlussbericht unterbreitet wurden.

In Übereinstimmung mit dem Abschlussbericht sieht der Referentenentwurf vor, überholte Rechtsinstitute wie die Partenreederei und das Verklarungsverfahren abzuschaffen und die Regelungen über die Rechtsstellung des Kapitäns und über die Haverei zu verschlanken. Weiter sieht er eine Umstrukturierung und Modernisierung der Regelungen über die Beförderung von Gütern und Personen auf See vor.

Die im Entwurf vorgesehenen Regelungen über den Seefrachtvertrag – hierzu zählen nach dem Entwurf der Stückgutfrachtvertrag und der Reisefrachtvertrag – orientieren sich am geltenden, im Handelsgesetzbuch normierten allgemeinen Transportrecht und Seefrachtrecht, an ausländischen Rechtsordnungen sowie an internationalen Übereinkommen wie dem Internationalen Abkommen von 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente

in der Fassung des Protokolls vom 23. Februar 1968 (Visby-Regeln) und dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 11. Dezember 2008 über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See (Rotterdam-Regeln). Ohne völkerrechtliche Vorbilder sind dagegen die in einen gesonderten Abschnitt aufgenommenen Regelungen über die in der Praxis wichtigen Vertragstypen der Bareboat-Charter und der Zeitcharter.

Die Haftung des Verfrachters aus dem Seefrachtvertrag ist – wie bisher – als verschuldensabhängige Haftung ausgestaltet. Sie bezieht sich jedoch nicht mehr nur auf Güterschäden, sondern auch auf Verspätungsschäden. Außerdem wird der im geltenden Seefrachtrecht vorgesehene Ausschluss der Haftung des Verfrachters für Schäden, die auf ein Verschulden der Besatzung bei der Führung und Bedienung des Schiffes (sog. nautisches Verschulden) zurückzuführen sind, beseitigt. Dies entspricht den Rotterdam-Regeln. Diese dienen auch als Vorbild für die Haftungshöchstsummen. So ist die Haftung grundsätzlich auf 875 Sonderziehungsrechte für das Stück oder die Einheit oder auf 3 Sonderziehungsrechte je Kilogramm des Rohgewichts des Gutes beschränkt; soweit Verspätungsschäden betroffen sind, wird zusätzlich ein Haftungshöchstbetrag in Höhe des Zweieinhalbfachen der Fracht vorgesehen. Darüber hinaus führt der Entwurf nach dem Vorbild des allgemeinen Transportrechts für sonstige Vermögensschäden einen Haftungshöchstbetrag in Höhe des Dreifachen des Betrags, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre, ein. Wird die Beförderung ganz oder teilweise durch einen Dritten ausgeführt und entsteht während dieser Zeit ein Güter- oder Verspätungsschaden, so haftet neben dem Verfrachter auch der Dritte als sog. ausführender Verfrachter nach den skizzierten Grundsätzen.

Die im Entwurf vorgeschlagenen Regelungen sind, soweit der Reisefrachtvertrag betroffen ist, in vollem Umfang dispositiver Natur. Soweit der Stückgutfrachtvertrag betroffen ist, werden dagegen der Vertragsfreiheit Grenzen gesetzt. So erlaubt der Entwurf eine vertragliche Abweichung von den gesetzlichen Haftungsregelungen grundsätzlich nur, wenn die Änderung individuell ausgehandelt wird oder eine Anhebung der Haftungshöchstbeträge zum Gegenstand hat. Ausnahmsweise kann darüber hinaus – auch durch AGB – ein anderes Haftungsregime vereinbart werden. Voraussetzung ist jedoch, dass dieses mit dem des Übereinkommens von 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) vergleichbar ist (verschuldensunabhängige Haftung, keine Durchbrechung der Haftungshöchstgrenzen, Haftungshöchstbetrag von mindestens 19 SZR für das Kilogramm Rohgewicht).

Geändert wird auch das bisher in der Anlage zum HGB geregelte Recht der Personenbeförderung. Die Anlage wird aufgehoben und die Vorschriften werden wieder im Handelsgesetzbuch verankert. Inhaltlich stimmen die Haftungsregeln mit der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 vom 21. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf

See und dem Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See in der Fassung des Änderungsprotokolls von 2002 überein. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Einführung einer auf rund 289 000 € beschränkten verschuldensunabhängigen Haftung des Beförderers für Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts sowie die Anhebung des Haftungshöchstbetrags für die Verschuldenshaftung des Beförderers auf rund 452 000 €. Unverändert bleibt jedoch der im Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1996 vorgesehene Haftungshöchstbetrag von 175 000 SZR multipliziert mit der Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf.

Die weiteren Regelungen des Entwurfs stellen im Wesentlichen Folgeänderungen dar. Hervorzuheben sind dabei die in den Artikeln 1, 4 und 6 des Entwurfs vorgeschlagenen Änderungen des Vierten Buches des Handelsgesetzbuchs, des Binnenschiffahrtsgesetzes sowie der Zivilprozessordnung. So sollen nach dem Entwurf wesentliche Grundsatzentscheidungen, die in Bezug auf das Seehandelsrecht getroffen werden, im Binnenschiffahrtsgesetz nachvollzogen werden. Dies gilt insbesondere für die vorgeschlagene Aufhebung des Verklarungsverfahrens, die Verschlinkung der Vorschriften über die Haverei sowie die – erstmalige – Regelung von Bareboat- und Zeitcharter. Nicht geändert werden soll die Regelung des geltenden Rechts, wonach die im Handelsgesetzbuch verankerten Vorschriften über die Personenbeförderung auch auf die Beförderung von Fahrgästen auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern entsprechend anzuwenden sind. Die Verweisung auf das Handelsgesetzbuch hat allerdings zur Folge, dass die für das Handelsgesetzbuch vorgeschlagene Haftungsverschärfung auch für die Binnenschiffahrt gilt. Diese Haftungsverschärfung wird jedoch durch die Regelung im Binnenschiffahrtsgesetz abgemildert, wonach der Schiffseigner seine Haftung für alle aus einem Schadensereignis herrührenden Ansprüche von Passagieren auf 60 000 SZR (rund 69 000 €) multipliziert mit der Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, beschränken kann.

Das im Vierten Buch des Handelsgesetzbuchs geregelte allgemeine Transportrecht wird nach dem Entwurf ebenfalls an die Änderungen des Seefrachtrechts angepasst. Insbesondere wird die bisherige Verjährungsfrist von einem Jahr oder, bei schwerem Verschulden, von drei Jahren, durch eine einheitliche Verjährungsfrist von zwei Jahren ersetzt. Außerdem wird die Vertragsfreiheit erweitert und die Möglichkeit eröffnet, eine Haftung des Beförderers zu vereinbaren, die in etwa der des Luftfrachtführers nach dem Montrealer Übereinkommen entspricht. Im Übrigen wird auch im allgemeinen Transportrecht eine Rechtsgrundlage für die Verwendung elektronischer Beförderungsdokumente (Frachtbrief, Ladeschein, Lagerschein) geschaffen.

Was die verfahrensrechtlichen Regelungen anbelangt, so ist vor allem die auf den Vorschlag der Sachverständigengruppe zurückzuführende Regelung hervorzuheben, wonach – abwei-

chend von den allgemeinen Verfahrensregeln – die Erwirkung eines Arrests in Schiffe nicht mehr von dem Erfordernis eines Arrestgrundes abhängt.

Nicht geplant ist zur Zeit, die Rotterdam-Regeln zu ratifizieren oder zumindest in das Handelsgesetzbuch einzuarbeiten. Wie bereits erwähnt, orientieren sich die im Entwurf vorgesehenen Regelungen über den Stückgutfrachtvertrag zwar auch an den Rotterdam-Regeln, sind aber mit ihnen nicht identisch. Aus diesem Grunde sowie angesichts der noch unklaren Erfolgsaussichten der Rotterdam-Regeln hat die Bundesregierung bisher von einer Zeichnung dieser Regeln abgesehen. Die Zeichnung eines Übereinkommens bedeutet zwar noch keine völkerrechtliche Bindung an das Übereinkommen. Sie verpflichtet jedoch den Zeichnerstaat, sich um die Ratifikation des Übereinkommens zu bemühen und sich aller Handlungen zu enthalten, die Ziel und Zweck des Übereinkommens vereiteln würden.

Falls Sie zu dem Entwurf und noch einmal zur Frage der Zeichnung der Rotterdam-Regeln Stellung nehmen wollen, wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie mir Ihre Äußerung bis spätestens

31. August 2011

zuleiten würden.

Ich beabsichtige, die eingegangenen schriftlichen Stellungnahmen auf einer mündlichen Anhörung zu erörtern. Die Anhörung wird voraussichtlich

am 28. September 2011 um 11.00 Uhr

im Bundesministerium der Justiz, Mohrenstraße 37, 10117 Berlin

stattfinden. Zu dieser Anhörung lade ich Sie bereits jetzt ein. Sollten Sie eine Teilnahme planen, darf ich Sie aus organisatorischen Gründen bitten, bis spätestens 26. September 2011 Frau Zado per E-Mail (zado-ir@bmj.bund.de) mitzuteilen, ob und mit welchen Personen Sie an der Anhörung teilnehmen wollen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



(Dr. Beate Czerwenka)