

# Das neue Seehandelsrecht im internationalen Kontext

30. Mai 2018

Forum Maritimes Wirtschaftsrecht

Marian Paschke

Institut für Seerecht und Seehandelsrecht, Universität Hamburg

## Paradigmenwechsel im dt. Seehandelsrecht?

**Begr. RegE 2. SRÄndG, BT-Drucks. 10/3852 (1985), S. 13**

**„Angesichts der stetig fortschreitenden internationalen Rechtsvereinheitlichung auf dem Gebiet des Seehandelsrechts erscheint eine Modernisierung des deutschen Seehandelsrechts auf rein nationaler Basis nicht zweckmäßig.“**

***Begr. RegE SHR-ReformG, BT-Drucks. 17/10309 (2012), S. 80***

***„Von einer vollständigen Einarbeitung der Rotterdam Regeln in das Handelsgesetzbuch soll dagegen abgesehen werden. Diese sollte erst dann überhaupt in Erwägung gezogen werden, wenn die Rotterdam Regeln von Deutschland ratifiziert werden.“***

# Seehandelsrecht als Vorreiter internationaler Rechtsvereinheitlichung - Abstieg vom Gipfel

## **Haager Regeln (1924)**

- ratifiziert von ursprünglich 89 Staaten

-----

## **Haager Visby Regeln (1968)**

- ratifiziert von ursprünglich 24 Staaten

## **Haager Visby SDR Protokoll (1979)**

- ratifiziert von 20 Staaten

## **Hamburg Regeln (1978)**

- ratifiziert von 34 Staaten

## **Rotterdam Regeln (2009)**

- derzeit ratifiziert von 3 Staaten

# Herausforderungen für int. Rechtsvereinheitlichung

- **Multimodaler Transports**
- **Mindesthaftung des Verfrachters**
- **Digitalisierung**

# Multimodaler Transport mit Seestreckenteil

- **Gescheiterte Entwürfe**
  - UNIDROIT 1961/1965
  - CMI 1969 („Tokyo Rules“)
  - IMO 1972 („TCM-Entwurf“)
  - UNCTAD 1980
  - ECE-Beratungen
  - EU-Sachverständigengruppe („freight integrator“)
  
- **Rotterdam Regeln (2009)**
  - Grundsätzliche Anwendung des Seefrachtrechts
  
- **Deutsches Recht**
  - Grundsätzliche Anwendung des Landfrachtrechts

# Zwingende Mindesthaftung des Verfrachters

## **Geltendes int. Einheitsrecht:**

- **Schutz der Befrachterinteressen durch Schaffung eines obligatorischen Mindesthaftungsschutzes für Stückgutfrachtverträge**
- **Gewährleistung diesen Schutzes durch zwingendes Haftungsrecht**
- **einseitig den Verfrachter bindende Konzeption**

## **oder: abweichende Konzeption (vgl. a. §§ 512, 525 HGB)**

- **mehr Vertragsfreiheit zulassen - weniger Paternalismus**
- **Änderung der tatsächlichen Kräfteverhältnisse für eine Durchsetzung der je eigenen Interessen beider Verhandlungspartner des Seefrachtvertrages**
  - **für global tätiger Befrachter – etwa große Consolidator (UPS, DHL oder FedEx) mit erheblicher Marktmacht und entsprechender Verhandlungsmacht**

## Digitalisierung

- **erste Ansätze in § 516 HGB**
- **aber: noch keine Zulassung elektronischer Konnossemente**  
**- Fehlen der in Aussicht genommenen Rechtsverordnung**
- **keine Umsetzung der CMI Rules for Electronic B/L**  
**./.. anders im Commonwealth (Electronic Transaction Act“)**  
**mit BOLERO- bzw. ESS-System (1999/2013)**
- **SHR-ReformG leistet keinen nennenswerten Beitrag zur Digitalisierung im Internationalen Handel und Seeverkehr**
- **kein Beitrag zum Phänomen des „unmanned shipping“**

# Reale Bedeutung der Neuregelung

# Reale Bedeutung der Neuregelung

## - „Ein König ohne Volk?“

**»Wenn mir die Hunde bleiben,  
So bin ich dennoch reich,  
Die Zeit mir zu vertreiben,  
Das andre gilt mir gleich.«**

Achim von Arnim (1781-1831), 5. Strophe der gleichnamigen Ballade

## Fazit

- **SHR-ReformG: Statement im Disput zwischen Nationalisierung und Rechtsvereinheitlichung?** Re-
- **Genutzte Chance für zukunftsgerichtete Rechtsgestaltung?**
- **Ansätze für die weitere Entwicklung**
- **Entwicklung zur Stärkung Internationalen Einheitsrechts**