

NEUES TRANSPORTRECHT IN FRANKREICH ?
Kodifizierung des französischen Transportrechts

III

11. November 2011

11 Uhr 00 – 11 Uhr 45

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

Sehr geehrte Damen und Herren,

Kurze Vorstellung -

Nach den hervorragenden Beiträgen meiner Vorgänger muss ich eingangs gestehen, dass ich mit meinen bald 20 Jahren in Frankreich offenbar doch schon zu lange dort tätig bin... Denn da sich dort bei weitem nicht - anders als anscheinend in Deutschland – Power-Point-Vorträge durchgesetzt haben, sie eher - zumindest in den Juristenkreisen, mit denen ich zu tun habe – die absolute Ausnahme sind, habe ich leider keine schönen „bunten Bildchen“ vorbereitet. Wird also etwas trockener werden...

I. EINFÜHRUNG

Am **1. Dezember 2010** ist das lang erwartete und seit langem geplante neue französische Transportgesetzbuch in Kraft getreten¹.

1) Bereits **1996** war das gesamte Transportrecht in das **Kodifizierungsprogramm** der Regierung aufgenommen worden.²

Einigen von Ihnen ist sicher bekannt, dass es in Frankreich weder einen „Schönfelder“ noch „Sartorius“ gibt, jedoch eine grosse Anzahl – so um die **60 – 70** sind auf offiziellen Website www.legifrance.gouv.fr einsehbar - einzelner **Gesetzesbücher**. So der *Code civil*, *Code de Commerce*, aber auch so Exotisches wie der *code du cinema et du dessin animé*, also das „Kino- und Zeichentrickfilmgesetzbuch“. Dazu gesellt sich nunmehr ein *Code des transports*.

1 Gem. Regierungsgesetz Ord. n° 2010-1307, 28 oct. 201 (JO 3 nov.2010), Regierung war hierzu aufgrund art. 92 des Gesetzes n° 2009-526 du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allègement des procédures bevollmächtigt – bis zum 12. November 2010

2 Circulaire du Premier Miinistre du 30 mai 1996 relative à la codification des textes législatifs et réglementaires.Vgl. JOF 03 n ov. 2010 p. 1 ss

Obwohl seit bald einem Jahr in Kraft, immer noch neu. Wohl infolge anderer f Fristvorstellungen in Frankreich ist der *Code des transports* auch immer noch nicht als einer der kleinen roten DALLOZ- oder blauen LITEC-Kurzkommentare. Ja bis zu seinem Inkrafttreten Ende 2010 und sogar darüber hinaus erschienen Transportrechtmonographien oder –kommentare in denen auf die neue Kodifizierung nicht einmal hingewiesen, geschweige denn sie eingearbeitet oder sogar kommentiert worden wäre....

2) Anders als die Ankündigung meines Vortrags hätte vermuten lassen, handelt es sich jedoch **nicht** um das **Inkrafttreten völlig neuen Rechts**, sondern um die **Zusammenfassung** in einem einzigen Gesetzesbuch der bisher in so zahlreichen Gesetzesbüchern oder –kodizes sowie in unzähligen nicht kodifizierten Gesetzen verstreuten bereits geltenden Transportrechts.

3) Die neue Kodifizierung umfasst vorerst über **2.200 Gesetzesartikel**.

Die dazugehörigen **Verordnungen** werden nach und nach **folgen**.

Es sollte sich um eine sog. „**codification à droit constant**“ handeln, d.h. einen Zusammenfassung und Neuordnung geltenden Rechts in einem Gesetzesbuch, ohne dass der Inhalt der Vorschriften geändert wird. Weiter ging der Auftrag gar nicht. Eine grundlegende Reform des Transportrechts oder Teile desselben war weder beabsichtigt, noch wäre sie also möglich gewesen.

Tatsächlich haben sich jedoch dennoch teils neue **Vorschriften eingeschlichen**, teils sind unbeabsichtigt welche **verschwunden**, teils haben beabsichtigte oder unbeabsichtigte Änderungen stattgefunden. Im **Seerecht alleine** entdeckte die *Association Française du Droit Maritime (AFDM)*, der französische Seerechtsverein, mindestens **42 neue Vorschriften**, während jahrzehntelang genutzte verschwanden³.

Weitere durchaus **wesentliche** Transportrechtvorschriften sind **an alter Stelle verblieben** statt in das neue Transportgesetzbuch aufgenommen zu werden

A. Der rechtliche Rahmen

3 DMF 2011, 185

1) Die beibehaltenen rechtlichen Grundlagen⁴

a) Im Code Civil

(1) Art. 1101 – 1369 – allgemeine schuldvertragsrechtliche Vorschriften

Auch nach der Kodifizierung des Transportrechts unterliegt der **Transportvertrag** weiterhin den Vorschriften des **allgemeinen Schuldrechts**. Diese sind nach wie vor im III. Buch des Code Civil „Über die verschiedenen Arten Eigentum zu erwerben“ enthalten und zwar im III. Abteilung „Über Verträge und (schuld-)vertragliche Verpflichtungen im Allgemeinen“⁵, dem als I. und II. Abteilung die französischen Erbrechts- und Schenkungsvorschriften voranstehen.

(Schon diese Überschriften, d.h. die Einordnung der schuldvertraglicher Vorschriften im Buch über den Eigentumserwerb erinnert den deutschen Juristen an die teilweise Andersartigkeit des französischen Rechts, dass z.B. kein Abstraktionsprinzip kennt.)

(2) Art. 1782 – 1786 – Haftung des Frachtführers für die ihnen anvertrauten Dinge⁶

Weiter befinden sich im gleichen Buch des *Code Civil* über den Eigentumserwerb (in der VIII. Abteilung und III.) Kapitel über den Werk- und Arbeitsvertrag noch einige Vorschriften über die **Haftung des Frachtführers** für die ihnen **anvertrauten Dinge**.

b) Im Code de Commerce, dem französischen Handelsgesetzbuch

4 Vgl. LAMY TRANSPORT T.1, partie 1, division 1, chapitre 1

5 Titre III Des contrats ou des obligations conventionnelles en générales

6 Sect. 2 Des voituriers par terre et par eau

Von grösserer Bedeutung als Letzteres ist jedoch die Tatsache, dass einige der wichtigsten Vorschriften Haftungsvorschriften, des französischen *transport terrestre* / Landtransportrechts im französischen Code de Commerce enthalten und dort verblieben sind. Fast keine der Transportrechtvorschriften des frz. HGB wurde angetastet.⁷

(1) Spediteure (Art.L 132 – 1 ff CCom) u. Frachtführer /Transporteur (Art: 133-1 ff. CCom)

(aa) Im wesentlichen befinden sich die dortigen spezifischen Transportrechtvorschriften im 1. Buch „Über den Handel im Allgemeinen“ unter der Abteilung III „Über Makler, Kommissionäre/Spediteure, Frachtführer/Transporteure und Handelsvertreter“ in der Kapitel II Abschnitt II den Spediteuren, Kapitel III den Transporteuren bzw, Frachtführern gewidmet ist⁸.

In diesen letzteren beiden Kapiteln sind einige der wichtigsten Transportrechtvorschriften unverändert verblieben, statt in das neue Transportgesetzbuch übernommen zu werden:

- im Speditionsrecht des Handelsgesetzbuches definiert **Art. L 132-8** nach wie vor die **Parteien des Transportvertrages** stellt zudem die Anspruchsgrundlage für die sog. *action directe*, die **Durchgriffsklage des Transporteurs** gegen den Versender oder Empfänger dar
- **Art. L 133-1** definiert immer noch die vertragliche Verpflichtung des Frachtführers als **Verpflichtung zur Herbeiführung des Erfolges**, die sog. *Obligation de résultat*
 - Weiter blieb das Erlöschen jeglichen Anspruchs dem Frachtführer gegenüber bei fehlender **Mängelanzeige** wegen Schäden oder Fehlmengen innerhalb von **3 Werktagen** mit **Art. L 133-3** erhalten
 - Schliesslich gilt weiter die kurze **einjährige Verjährungsfrist** des **Art. L 133-6**
 - sowie das *gesetzliche Pfandrecht* des Transporteurs des **Art. L 133-7**.

⁷ M. TILCHE et B. COLETTE *Code des Transports* Bulletin des transport et de la Logistique 2010 – n+ 3340

⁸ Art ; L 133-1 à L 133-9 code de Commerce

(bb) Art. L 133-5 des frz. Code de Commerce wurde leicht verändert und dem Wortlaut der Verweisung des neuen Art. L1432- 1 des Transportgesetzbuches angepasst. Beide weiten die Anwendung vorgenannter Vorschriften L 133-1 bis L 133-9 von zuvor nur Strassentransport und Binnenschifffahrt beschränkt, nun auf die **zivile Luftfahrt** aus.⁹

Es handelt sich vermutlich um ein redaktionelles Versehen, denn ansonsten würde die zivile innerfranzösische Luftfahrt einer zweifachen, aber unterschiedlichen Regelung unterstellt:

- zum Einen den o.g. des französischen Handelsgesetzbuches (1-jährige Verjährung, 3-Tages-Anzeigefrist und Haftungsvermutung)
- zum Anderen durch Verweis des Art. L 6422-2¹⁰ des *Code des Transports* auf das Warschauer Abkommen (also z.B. 2-jährige Verjährung und bei Gütern 14-tägige Ausschlussfrist)

(cc) Dafür wurde der **Eisenbahntransport** in diesen beiden deckungsgleichen Vorschriften wieder – wie schon früher im frz. HGB - versehentlich vergessen, obwohl doch jene Vorschriften des CCom auch auf ihn anzuwenden sind.

(dd) Zudem verweist die neue Art. L 1432-1 des Transportgesetzbuches zwar ausdrücklich auf jene wichtigen Art. L 133-1 bis L 133-9 des Code de Commerce, nicht jedoch auf dort **anderweitig verstreute Vorschriften** des Transportrechts.

(2) Handelsgeschäfte - Art.L 110-2 und L 110 – 4 CCom

Weitere Vorschriften finden sich z.B. gleich in der I. Abteilung des I. Buches

⁹ Art. L 1432-1 Code des Transports *Les dispositions des [articles L. 133-1 à L. 133-9](#) du code de commerce s'appliquent aux contrats de transports routiers, fluviaux et aériens.*

Art. L 133-5 Ccom *Sans préjudice des dispositions prévues par le code des transports, les dispositions contenues dans le présent chapitre sont applicables aux transporteurs routiers, fluviaux et aériens.*

Vgl. Christophe PAULIN, *Le nouvel article L. 133-5 du Code de commerce*, Revue de droit des transports n° 7, Juillet 2011

¹⁰ Art. L 6422-2 « *La responsabilité du transporteur de marchandises par air est régie par les seules dispositions de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et de toute convention la modifiant ou la complétant et applicable en France, même si le transport n'est pas international au sens de cette convention* ».

- die Geltung diverser maritimer Geschäfte (z.B. Schiffsneubau, -verkauf, Seetransport, -versicherung usw.) als Handelsgeschäft/*acte d commerce* gilt (Art. L 110-2 N° 2)
- diverse einjährige Verjährungsfristen z.B. der Zahlungsklagen aus Ausrüstung oder Verproviantierung und die fünfjährige Verjährungsfrist der Gehaltsansprüche der Besatzung (Art. L110-4).

(3) Um das **System der bereits bestehenden Codes**, also Gesetzesbücher, **nicht zu stören**, sind spezifische Transportrechtsvorschriften z.B. des steuerrechtlicher, umweltrechtlicher oder versicherungsrechtlicher Art in den betreffen Gesetzesbüchern wie *Code général des impôts*, *Code de l'environnement*, *Code des assurances* verbleiben.



Nachdem wir nun gehört haben, **was alles NICHT** im neuen Transportrechtskodex steht, will ich Ihnen wohl langsam berichten, **WAS denn dort zusammengefasst worden ist:**

2) Die neue Kodifikation des Transportrechts

a) Ursprüngliche am 1. Dezember 2010 in Kraft getretene Fassung¹¹ _

(1) Die 2.200 Artikel mit Gesetzeskraft sind am 1. Dezember 2010 in Kraft getreten.

Ziel war¹²



- die **Zusammenfassung** der vier spezifischer Gesetzesbücher
 -  *Code du travail maritime* – Maritimes Arbeitsgesetzbuch
 -  *Code des pensions de retraite des marins français* – Rentengesetzbuch der französischen Seeleute

11 Gem. Regierungsgesetz Ord. n° 2010-1307, 28 oct. 201 (JO 3 nov.2010), Regierung war hierzu aufgrund art. 92 des Gesetzes n° 2009-526 du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allègement des procédures bevollmächtigt – bis zum 12. November 2010

12 Fédération nationale des transport des voyageurs – www.fntv.fr

 *Code des ports maritimes* – Seehafengesetzbuch

 *Code de l'aviation civile* – Gesetzbuch der zivilen Luftfahrt

- die **Einfügung** bestimmter Vorschriften aus dem
 -  *Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure* - dem Binnenschiffahrtsgesetzbuch und
 -  *Code disciplinaire et pénal de la marine marchande* – Disziplinar- und Strafgesetzbuch der Handelsmarine

- die **Zusammenführung** diverser verstreuter Vorschriften, die niemals kodifiziert worden waren, was vor allem sämtliche Vorschriften des Eisenbahntransports sowie die meisten zeitgenössischen des Güterverkehrs per LKW, der Binnen und Seeschiffahrt betraf.

(2) Das Transportgesetzbuch ist in **sechs Teile** (*partie*) aufgeteilt, von sehr unterschiedlichem Umfang:

In Anbetracht dessen, dass der **maritime V. Teil 65 Seiten von 192** umfasst – ins Verhältnis zu setzen mit den 11 Seiten des Strassentransportes und den 30 Seiten des Luftverkehrs – bedauert die französische Seerechtsvereinigung *Association Française du Droit Maritime* unter Verweis auf Belgien, Deutschland und Spanien lebhaft, dass **kein eigenständiges „Seerechts-“, bzw. „Seehandelsrechtsgesetzbuch“** geschaffen worden ist.

Da der *Code des Transports* aus über 2200 Gesetzesartikeln besteht, sind **vierziffrige Artikel** gewählt worden:

- | | |
|---|--|
| I. Teil umfasst in Art. L 1000 ff | die Vorschriften allgemeiner Art oder die mindestens zwei Transportarten betreffen |
| II. Teil umfasst in Art. L 2000 ff | den Eisenbahntransport |
| III. Teil umfasst in Art. L 3000 ff | den Strassentransport (Personen und Güter) |
| IV. Teil umfasst in Art. L 4000 ff | die Binnenschiffahrt |
| V. Teil umfasst in Art. L 5000 ff | das Seerecht und Seehandelsrecht |
| VI. Teil umfasst in Art. L 6000 ff | die zivile Luftfahrt |

(3) Zur leichteren Handhabung sind die Vorschriften jeder spezifische Transportart nach funktionalen Gesichtspunkte in die gleichen Bücher (*livre*) in folgender Reihenfolge gegliedert::

1) zum Transportmittel

- 2) zum Nutzungsumfeld (*domaine public ferroviaire, navigation fluviale, maritime, aerienn*)
- 3) zur Infrastruktur (Schienennetz, Binnenhäfen und Binnenschiffahrtswege, Seehäfen, Flughäfen)
- 4) zu den beteiligten Unternehmen und dem Handel
- 5) zum Personal (insbesondere Fahrzeugführer, Besatzung)
- 6) dann folgen Bussgelder und Strafen
- 7) jedes letzte Buch enthält wie üblich die Sondervorschriften für die frz. Überseegebiete

b) **Nachbesserungen, Modernisierung und Europäisierung**

(1) **Verordnung vom 24. Februar 2011 – drittes „Lifting“**

(aa) Eine Verordnung vom 24. Februar 2011 stellte bereits das dritte „Lifting“¹³ dar, mit dem nicht nur diverse Vorschriften nachgebessert wurden die nur versehentlich nicht im ursprünglichen Wortlaut übernommen worden waren, weitere klarer gefasst wurden, sondern diverse. Vorschriften vor allem die Seeleute, Piloten und die frz. Überseegebiete betreffend geändert wurden.

(bb) Der versehentlich aufgehobene **Musterreisevertrag** (*contrat type voyageurs*), der z.B. Gepäckentschädigungsgrenzen festlegte, wurde wieder eingefügt.

(cc) Mit Art. L 1431-3 wurde eine Verpflichtung zur Information des Kunden jedes Transportzweiges über die durch die betreffende Transportart verursachte CO²-Emission aufgenommen, allerdings vorerst ohne Sanktion, also „zahnlos“.

(2) **Verordnung vom 9. Juni 2011 – ERIKA III**

Ganz anderer und von weit umfassenderer Art ist jedoch die mit der Verordnung vom 9 Juni 2011¹⁴ kürzlich vorgenommene Anpassung des neuen

¹³ Ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011 (JO 25 févr.) ; vgl. Marie Tilche, Code des Transports, Bulletin des Transports et de la Logistique, 2011, n° 3356

¹⁴ Ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 ; vgl. Martin NDENDE, *L'ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011, ou l'enrichissement du code des Transports par le paquet « ERIKA III »*, Revue de droit des transports n° 9, Septembre 2011, comm.131

Transportgesetzbuches an diverse Vorschriften des Gemeinschaftsrechtes wie Internationale Abkommen, vor allem auf dem Gebiet der maritimen Sicherheit.

Sie erinnern sich an die Gesetzespakete ERIKA I und II mit denen erst

- Fristen zur Beseitigung einwandiger Schiffe erstellt,
- dann die Hafenstaatskontrollen verstärkt
- schliesslich auch die Schiffsüberwachung auf See
- und dann die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) eingerichtet wurde.

Mit der französischen Verordnung vom 09. Juni 2011 sind nun ungewöhnlich schnell die acht grossen europäischen Richtlinien und Verordnungen des Schiffssicherheitspaketes ERIKA III. vom 23. April 2009 in das neue französische Transportgesetzbuch eingearbeitet worden, insbesondere Vorschriften zur

- Neufassung der Hafenstaatkontrolle (Art. L 5241-4-3)
- verstärkte Überwachung der Klassifikationsgesellschaften
- Versicherung der Schiffseigner für Seeforderungen und zur Haftpflicht von Schiffseignern¹⁵

Damit dürfte das neue französische Transportgesetzbuch erheblich modernisiert und europäisiert worden sein.

Nach diesem Überblick über das Gesetzeswerk möchte ich nunmehr auf verschiedene durch die oder anlässlich der Kodifikation entstandene Problematiken aufmerksam machen, die in Frankreich diskutiert wurden.

B) Einzelproblematiken und/oder Lösungen der Kodifizierung

1) Teil I. – Allgemeine Vorschriften mindestens zwei Transportarten betreffend

a) DER NEUE COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT - SPEDITEUR¹⁶

¹⁵ *v. Partie – Livre I – Titre II* => *neues chapitre III* => Art. L 5123-1

¹⁶ vgl. Marie TILCHE u. Blandine COLETTE, Code des Transports, Bulletin des Transports et de la Logistique, 2010, n° 3340
Rechtsanwältin Ulrike BALK-BAZOT –
Avocate à la Cour de Paris & Rechtsanwältin
2 avenue Trudaine – 75009 Paris - France

Symposium über « Aktuelle Fragen zum Transportrecht »
Deutsche Gesellschaft für Transportrecht e.V.
10. – 11. Nov.2011

(1) Gesetzliche Definition des Spediteur – Art. L1411-1¹⁷

Bisher enthielt das französische Recht keine gesetzliche Definition des Spediteurs.

Dem hilft nun das Transportgesetzbuch ab, allerdings nicht – wie man meinen könnte – im Abschnitt über den Speditionsvertrag, sondern, wenn auch im gleichen Buch „*Bedingungen der Ausübung der Transportberufe*“, so doch weit vorangestellt unter dem Stichwort „*Anwendungsbereich*“;

Dort definiert Art. L 1411-1:

« 1° **Commissionnaires de transport** : *les personnes qui organisent et font exécuter, sous leur responsabilité et en leur propre nom, un transport de marchandises selon les modes de leur choix pour le compte d'un commettant* »

Also diejenigen, die für einen Auftraggeber aber unter eigenem Namen und in eigener Verantwortung einen Gütertransport **auf die von ihnen gewählte Art** ausführen.

Hier wird kritisiert, dass folglich die Wahl der Art des Transportes reicht, um Spediteur zu sein, wenn der den eigentliche Transporteur nicht vom Spediteur selbst sondern z.B. vom Auftraggeber vorgeschrieben worden ist.

Die zuvor vom **Kassationshof** entwickelte Definition des Spediteurs, die i.ü. von der Rechtsprechung weiter angewandt zu werden scheint, enthielt zwingend die Wahl des **Transportweges und –mittels** („*par les voies et moyens de son choix*“).¹⁸

17 Art. L 1411-1 al. 1 – 1° « 1° *Commissionnaires de transport* : *les personnes qui organisent et font exécuter, sous leur responsabilité et en leur propre nom, un transport de marchandises selon les modes de leur choix pour le compte d'un commettant* »

(2) **Action directe des Spediteurs?** – Art. L 1432-7 CTransp i.V.m. Art L 132-8 CCom

Art. L 1432-7¹⁹ des *Code des Transport* verweist auf einen Teil der Vorschriften des Kommissionärs des frz. HGB (Art; L 132-3 bis L 132-9 Com).

Damit aber auch auf die sog. *Action directe*, d.h. Durchgriffsklage, des Art. L 132-8 gegen den Empfänger und Versender, die dem Spediteur eigentlich gar nicht offensteht.

(3) **Verlust des Pfandrechts des Spediteurs?** – kein Verweis auf Art L132-2 CCom

Dafür fehlt bzgl. des Spediteurs der Verweis auf das Pfandrecht des frz. HGB, obwohl ja nur geltendes Recht kodifiziert werden sollte.

Die beiden letzten Punkte werden, da sie von den bisherigen Nachbesserungen nicht betroffen waren, wohl von der Rechtsprechung zu klären sein.

b) Gesetzliche Definition des *auxiliaire de transport* – Transportgehilfen (?)
Art. L 1411-1 al.1- 2^{o20}

Im gleichen Artikel wie der Spediteur wird nunmehr auch der *Auxiliaire de transport* (Transportgehilfe?) definiert, als derjenige, der den **Transportvorgang unterstützt**, ohne ihn jedoch auszuführen. Ausdrücklich genannt werden Maklern.

Maritime *auxiliaires* wie Agenten, Stevedores etc. sind allerdings **ausgeschlossen**.

¹⁹ Art ; L 1432-7 «

Sans préjudice des dispositions impératives issues des conventions internationales, les contrats de commission de transport sont, quel que soit le mode de transport, soumis aux règles prévues aux [articles L. 132-3 à L. 132-9](#) du code de commerce.

20

Art. L1411-1 al. 1-2° 2° « *Auxiliaires de transport : les personnes qui concourent à l'opération de transport sans toutefois l'exécuter, ni fournir les moyens d'exécution, les courtiers de transport mentionnés aux [articles L. 131-1 et L. 131-3 du code de commerce](#), ainsi que les courtiers en affrètement aérien.* »

c) **Beförderung von Umzugsgut = Warentransport – Art. L1000-3 -2^{o21}**

Auf den ersten Blick scheinen Bestimmungen über die Beförderung von Umzugsgut zu fehlen.

Dies, obwohl der *Code des Transports* verschiedene Musterverträge nennt, die per Verordnung folgen.

Schliesslich erläutert Art. L 1000-3 -2^o gleich zu Anfang des *Code*, das die Beförderung von Umzugsgut als **normaler Gütertransport** gilt

3) **Teil V. - Seerecht und Seehandelsrecht²² - Art. L 5000 ff**

Zum Einen liegt mir als gebürtiger Lübeckerin eben doch eher das Seerecht am Herzen liegt.

Zum Anderen macht es umfangmässig im Verhältnis zu den anderen Transportarten den ganz überwiegenden Teil des Transportgesetzbuches aus – ich erinnere: 62 von 195 Seiten –. Vor allem aber haben sich m.E. ganz überwiegend die französischen Seerechtler zur Reform geäussert bzw. diese kritisiert. Denn schon die Eingliederung in ein gemeinsames Transportgesetzbuch mit einem gemeinsamen Allgemeinen Teil war vielen aufgrund der Besonderheit des Schiffsrechts nicht wirklich willkommen.

So lagen mir zum V. Buch die meisten Anmerkungen vor:

Der dem Schiffs- und Seehandelsrecht gewidmete V. Teil des neuen Transportgesetzbuches vereint ausser den nie zuvor kodifizierten grossen Seehandelsgesetzen von 1966, 1967 und 1969²³, den sog. „RODIERE-Gesetzen“

21

Art. L 1000-3-2^o « 2^o Sont considérées comme des transports de marchandises les opérations de transport effectuées dans le cadre d'un déménagement. »

22

DMF 2011, 184 ss ; « La codification du droit des transports dans le domaine maritime : les modifications introduites par la codification sont-elles opportunes ? AFDM 27 janv. 2011 » St. MIRIBEL ; DMF 2011, 286 s “Communiqué” AFDM

23

Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes

Loi n° 69-8 du 3 janv. 1969 L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non le propriétaire.

Rechtsanwältin Ulrike BALK-BAZOT –
Avocate à la Cour de Paris & Rechtsanwältin
2 avenue Trudaine – 75009 Paris - France

Symposium über « Aktuelle Fragen zum Transportrecht »
Deutsche Gesellschaft für Transportrecht e.V.
10. – 11. Nov.2011

1

(nach dem wohl bekanntesten französischen Seerechtsprofessor) zahlreiche spezielle zuvor getrennt existierende Gesetzesbücher²⁴ aber auch verschiedene weitere Gesetze mit maritimen Bezug, insbesondere die Vorschriften zum französischen internationalen Seeschiffsregister RIF.

a) Art. L 5000-2 - Erstmalige gesetzliche Definition des Begriffes *navire* -Schiffes²⁵

Mit Art. L 5000-2 Abs. 1 definiert das französische Recht erstmalig den Begriff des Schiffes (*navire*).

Die von der Rechtsprechung entwickelte Definition „*ein Gerät, das in der Lage ist, den Gefahren der See zu trotzen*“ wurde nicht übernommen.

Die neue gesetzliche Definition ist rein beschreibend:

„*Jegliches schwimmende Gerät, gebaut und ausgestattet für die Schifffahrt...*“

Die AFDM weist darauf hin²⁶, dass es durchaus für die Schifffahrt gebaute und ausgestattete Geräte gibt, die jedoch den Gefahren der See nicht standhalten können, da z.B. ohne Eigenantrieb. Fraglich also, inwieweit es sinnvoll es war, dieses von der Rechtsprechung herausgearbeitete Kriterium aufzugeben.

Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes

24

Z.B. *Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, Code du travail maritime, Codes des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance, Code des ports maritimes...*

25

Art. 5000-2

I. — Sauf dispositions contraires, sont dénommés navires pour l'application du présent code :

1° Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci ;

2° Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial.

26

DMF 2011, 287

b) Zwei neue, aber unterschiedliche, gesetzliche Definitionen des armateur /Verfrachters (Art. L 5000-4 und L 5511-1-2°) statt Übernahme der früheren

(1) Nach Definition des Art. 1 des Gesetzes N° 69-8 vom 3 Januar 1969 war der *armateur* – Verfrachter bisher derjenige, der ein Schiff in seinem Namen betrieb, unabhängig davon, ob das Schiff in seinem Eigentum stand oder nicht.²⁷

Mit den Art. L 5000-4 und L 5511-1-2° hat der Gesetzgeber zwei völlig neue neue, aber unterschiedliche Definitionen des Seeverfrachters geschaffen

Gem. Art. L 5000-4 ist derjenige Seeverfrachter, der das Schiff administrativ, materiell und mit Personal entsprechend ausrüstet, dass es gem. seiner maritimen Bestimmung genutzt werden kann.²⁸

Gem. Art. L 5511-1-2° hingegen gilt jeder Arbeitgeber von Seeleuten als Verfrachter.
29

Hier wird von der AFDM kritisiert, dass die neue Definition sich auf rein transportrechtliche Aspekte beschränken.

(2) Zum Anderen befürchtet die frz. Seerechtsvereinigung, dass – die nicht ganz klaren - berufszugangsbeschränkende Vorschriften des I. Teils (Art. L 1411-1) auch auf die Seeverfrachter bzw. Reeder angewandt werden könnten und befürwortet im Hinblick auf die internationale Konkurrenz und die Bedeutung dieses Berufsstandes für Frankreich den unbeschränkte Berufszugangsmöglichkeiten.

27

Art. 1 Loi n° 69-8 du 3 janv. 1969 *L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non le propriétaire.*

28

Art. L 5000-4 „Un navire est dit armé lorsqu'il est pourvu des moyens matériels, administratifs et humains nécessaires à l'activité maritime envisagée. »

29

Art. L 5511-1-2° « Pour l'application du présent livre, est considéré comme :
1° Armateur, toute personne pour le compte de laquelle un navire est armé ;
2° Entreprise d'armement maritime, tout employeur de salariés exerçant la profession de marin »

c) Geänderte Definition des Seemannes – Art. L 5511-1-3^{o30}

Ein Problem könnte die leicht geänderte Definition des – *marin* - Seemannes darstellen.

Infolge Ersetzens des Wortes „*exploitation*“ – also Betrieb [des Schiffes] durch „*fonctionnement*“, was eher Betrieb im Sinne rein technischen oder nautischen Funktionierens bedeutet, könnten die Personen, denen andere Aufgaben als die reine Schiffsführung, -wartung etc. obliegen ausgeschlossen sein.

Das war sicher nicht beabsichtigt.

d) Überflüssiger Artikel L 5000-3, da evident

Eine neue Vorschrift bestimmt in Art. L 5000 – 3

« Les dispositions de la présente partie s'appliquent sous réserve des engagements internationaux de la France et des compétences reconnues aux Etats par le droit international :

*1° Aux navires battant pavillon français, en quelque lieu qu'ils se trouvent ;
2° Aux navires battant pavillon d'un Etat étranger, auxquels sont assimilés pour l'application du présent code les navires sans pavillon ou sans nationalité, dans les espaces maritimes relevant de la juridiction ou de la souveraineté française »*

D.h. vorbehaltlich der Anwendung internationaler Abkommen und den den jeweiligen Staaten zuerkannten Zuständigkeiten sind die Vorschriften des 5. Teiles – des Seerechts – anwendbar

- 1) auf Schiffe unter französischer Flagge, wo immer sie sich befinden
- 2) auf Schiffe unter fremder Flagge, denen Schiffe ohne Flagge oder ohne Nationalität gleichgestellt werden, soweit sie sich in Gewässern befinden, die entweder der französischen Gerichtsbarkeit oder Souveränität unterliegen.

Als längst ungeschrieben existierende selbstverständliche Regelung erscheint diese neue Vorschrift dem französischen Seerechtsverein als überflüssig. Sie könne allenfalls zu Komplikationen führen.

30

« Pour l'application du présent livre, est considéré comme (...)Marin, toute personne remplissant les conditions mentionnées à l'article L. 5521-1, qui contracte un engagement envers un armateur ou s'embarque pour son propre compte, en vue d'occuper à bord d'un navire un emploi relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et au fonctionnement du navire » ;

e) Verlegung des Kreuzfahrtschiffrechts in das Tourismusgesetzbuch.

In Seerechtskreisen einhellig kritisiert worden ist die Eingliederung des Kreuzfahrtschiffrechts in den *Code du Tourisme* - das Tourismusgesetzbuch – statt Aufnahme in den Seerechtsteil des neuen Transportgesetzbuch, handelt es sich doch eindeutig um einen Teil des Seerechts.

d) Schiffshypothekenrecht: Verweis auf den *code de douane* – Zollgesetzbuch; aber noch existierend im Loi 3 janv 1967

Ebenso kritisiert wurde Art. L5114-6³¹, der bzgl. der Schiffshypotheken auf die Vorschriften Art. 241 ff. des Zollgesetzbuch verweist. Schliesslich ist die Materie weitaus eher dem Seerecht als dem Zollrecht zuzurechnen;

Dem französischen Seerechtsverein reichte es allerdings aus, wenn daneben die teils deckungsgleichen, teils umfangreicheren Schiffshypothekenvorschriften im Gesetz über den Rechtstatus von Schiffen und Seeschiffen von 1967³² bestehen blieben.

Im Rahmen der Kodifizierung des Seerechts waren fast sämtliche Vorschriften dieses Gesetzes - bis eben auf jene über Schiffshypotheken und Verleihung der französischen Flagge - aufgehoben worden oder die dort aufgehobenen Vorschriften (über Neubauten, Pfandrechte, Haftungsbeschränkung des Schiffseigentümers und Arreste) wurden ins Transportgesetzbuch integriert; .

Auf Betreiben der französischen Seerechtsvereinigung AFDM bleiben nun die Schiffshypothekenvorschriften im Restgesetz von 1967 erhalten.

e) Bergung - Bergelohn - fehlender Hinweis auf das Bergungsabkommen von

31

Art. L5114-6 *Les dispositions applicables aux hypothèques maritimes sont fixées par la section 7 du chapitre Ier du titre IX du code des douanes*

32

Art. 43 ss Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiment de mer

Rechtsanwältin Ulrike BALK-BAZOT –
Avocate à la Cour de Paris & Rechtsanwältin
2 avenue Trudaine – 75009 Paris - France

1

Symposium über « Aktuelle Fragen zum Transportrecht »
Deutsche Gesellschaft für Transportrecht e.V.
10. – 11. Nov.2011

Telefon: + 33 (0) 1 34 60 14 00 – Fax: + 33 (0) 1 302 302 68
E-mail: u.balk-bazot@wanadoo.fr

Hilton Hotel, Georg-Glock-Str. 20, 40474 DÜSSELDORF
ohne Gewähr*

1989³³ -

Wenig praktikabel scheint, dass die Vorschriften über Bergung und Bergelohn im I. Buch über das Seeschiff in der Abteilung „Entschädigung für Schiffsunfälle“ unter dem Kapitel „assistance - Hilfeleistung“, (Art L 5132-1 ff) nicht ebenfalls die Verpflichtung zur Bergung enthalten, die vielmehr weit entfernt im II. Buch über die „Seeschiffahrt“ in der Abteilung „secours, assistance en mer et événement en mer“, also „Unterstützung, Hilfeleistung auf See und Seeereignisse“ in einem weiteren Kapitel „assistance - Hilfeleistung“, angesiedelt sind (Art. L 526-1 ff).

Vor allem aber ist nirgendwo Bezug genommen worden auf das Bergungsabkommen von 1989, obwohl es dem französischen Recht grundsätzlich vorgeht.

f) Aufhebung des Art. 16 des „Rodière-Gesetzes vom 18. Juni 1966 über Seefrachtverträge und Seehandelsrecht, sowie der Art. 3 + 4

(1) Dass die Kodifizierung keine reine Zusammenfassung geltenden Rechts darstellt, sondern durchaus auch positive inhaltliche Änderungen in sich birgt, wird z.B. deutlich an der endgültigen Aufhebung des in der Seerechtslehre seit langem kritisierten Art. 16 Abs. I des Gesetzes vom 18. Juni 1966 über Seefrachtverträge und Seehandelsrecht³⁴.

Dieser legte für Seetransporte ab oder zu einem französischem Hafen die Geltung des nationalen französischen Seerechts fest, soweit kein internationales Abkommen Anwendung fand sowie für die nicht in dessen Anwendungsbereich fallenden Transportvorgänge.

Zukünftig wird das anzuwendende Recht - soweit kein internationales Abkommen anwendbar ist - ganz normal ermittelt, insbesondere eben nach internationalem

33

(IMO-) Übereinkommen v. 28.04.1989 über Bergung (IÜB)

34

.Art 16 Abs; 1 Loi n° 66-420 du 18 juin 1968 « *Le présent titre est applicable aux transports, effectués au départ ou à destination d'un port français, qui ne sont pas soumis à une convention internationale à la France est partie ; et en tout cas aux opérations de transport qui sont hors le champ d'application d'une telle convention.* »

Rechtsanwältin Ulrike BALK-BAZOT –
Avocate à la Cour de Paris & Rechtsanwältin
2 avenue Trudaine – 75009 Paris - France

1

Symposium über « Aktuelle Fragen zum Transportrecht »
Deutsche Gesellschaft für Transportrecht e.V.
10. – 11. Nov.2011

Telefon: + 33 (0) 1 34 60 14 00 – Fax: + 33 (0) 1 302 302 68
E-mail: u.balk-bazot@wanadoo.fr

Hilton Hotel, Georg-Glock-Str. 20, 40474 DÜSSELDORF
ohne Gewähr*

Privatrecht das Vertragsstatut festgestellt. So kann hier nunmehr auch fremdes nationales Recht Anwendung finden.

(2) Weniger begeistert waren Teile der französischen Seerechtler, dass auch der Absatz III des o.g. Artikels der Neuordnung zum Opfer fiel. Dieser legte für die Verjährung ausdrücklich die Anwendung des Rechts des Gerichtstandes, also französisches Recht, fest.³⁵ Auch hier ist nunmehr der Anwendung fremden nationalen Rechts die Tür geöffnet.

(3) Entsprechend wurde auch Art. 4 des Gesetzes von 1966 über die Verjährungsunterbrechung gem; allgemeinem französischen Recht beseitigt.

(4) Schliesslich wurde die Anwendung des Rechts des Flaggenstaates bei Seefrachtverträgen internationaler Prägung – bisher Art. 3 des Gesetzes von 1966 – endgültig aufgehoben

g) Zuständigkeitsbeschneidung der Handelsgerichte für Schiffsarreste³⁶

Problematisch und daher vom französischen Seerechtsverein abgelehnt - der an der Wiederherstellung des früheren Zustandes arbeitet - ist die neue Zuständigkeitsbeschneidung der Handelsgerichte in Sachen Schiffsarreste.

(Genauer gesagt der Präsidenten der Handelsgerichte- Anders als in Deutschland sind den Präsidenten der verschiedenen Gerichte ihnen eigene Zuständigkeiten zugeordnet, insbesondere in Eilverfahren und einstweiligen Verfügungen.)

Infolge unglücklichen Zusammenfallens einer Prozess- bzw. Gerichtsbarkeitsreform und der Kodifizierung des Transportrechts, verschwand die vorherige Regel der ausschliesslichen Zuständigkeit der – in Frankreich eigenständigen – Handelsgerichte für Schiffsarreste³⁷..

35

Art 16 Abs; 1 Loi n° 66-420 du 18 juin 1968 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime : « La prescription de l'action en justice est régie par la loi du tribunal devant l'action est portée. »

36

Réunion de l'AFDM du 7 avril 2011 – Procès-verbal

37

Da Art. L 5114-22 des neuen Transportgesetzbuch bzgl. der Zuständigkeit nur lapidar feststellt „*Jeder, dessen Forderung grundsätzlich begründet zu sein scheint, kann beim Richter die Erlaubnis zur Vornahme eines Schiffsarrestes beantragen.*“³⁸, ist der im Rahmen der Reformen im Dezember 2010 neu erlassene Art. 721-7 des frz. Handelsgesetzbuches anwendbar.

Danach sind die Präsidenten der Handelsgerichte nunmehr nur noch

- neben den Vollstreckungsrichtern der frz. Landgerichte (*Tribunal de Grande Instance*) zuständig
- zudem nur „*avant tout procès*“ noch solange noch kein Hauptsacheverfahren anhängig ist
- und schliesslich auch nicht mehr, falls keine handelsrechtliche/kaufmännische Forderung vorliegt, was z.B. die Arreste in Yachten ausschliesst.

Ich schimpfe zwar oft genug auf die fehlende, zumindest aber unzureichende juristische Ausbildung der französischen Handelsrichter, die nicht Juristen sind, sondern dem örtlichen Unternehmerkreis entstammen. Jedoch haben die Handelsgerichte – völlig anders als die Vollstreckungsrichter der Landgerichte – nicht nur Jahrzehnte- wenn nicht jahrhundertelange Erfahrung mit Schiffsarresten, sondern handeln in diesen so eiligen Sachen mit der gebotenen Schnelligkeit. Es steht zu befürchten, dass dies bei den völlig überlasteten und unzureichend ausgestatteten Landgerichten nicht der Fall sein wird. In Anbetracht der enormen Kosten arretierter Schiffe besonders ärgerlich.

Andererseits ist nicht auszuschliessen, dass Schiffsarreste von Vollstreckungsrichtern der Landgerichte nicht mehr so schnell und fast automatisch autorisiert werden wie dies bei den Handelsrichtern oft der Fall ist – was deutsche Reeder schliesslich freuen würde.

Vielleicht gelingt es den französischen Seerechtlern jedoch noch, diese Zuständigkeitsbeschneidung der Handelsgerichte wieder rückgängig zu machen.

h) Erfolgreiches Rechtsmittel der Lotsen gegen unklare Haftungsvorschriften³⁹

Art. 29 al. 1 décret du 27 octobre 1967 ; vgl . PV de la AG de l'AFDM du 07 avril 2011

38

Art . L 5114-22 du Code des Transports : *Toute personne, dont la créance paraît fondé dans son principe, peut solliciter du juge l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire d'un navire* » ;

39

So wie es den Lotsen gelang, durch Rechtsmittel zum *Conseil d'Etat* unklare Haftungsvorschriften zu ihren Gunsten zu umzuformulieren (Art. L 5341-14⁴⁰)

4) Und multimodal?

Gerne hätte ich noch ein paar Ausführungen zum Multimodaltransport eingeflochten, da dies Thema wohl in Deutschland im Gespräch zu sein scheint. .

Der Multimodaltransport – auch *transport combiné* genannt – wird m.W. in Frankreich weder so recht thematisiert noch problematisiert.

Das neue Transportgesetzbuch enthält nur einige wenige Vorschriften, die vor allem der Förderung des multimodalen oder auch intermodalen Transports dienen.

So erwähnen und beschreiben Art. 1512-6 ff. Ziele, Organisation etc. des *Fonds pour le développement de l'intermodalité dans les transports*“, also eines Fonds zur Entwicklung der Intermodalität der Transporte, der wohl seit 2002 existiert.

Es handelt sich hierbei – wie auch bei den zwei oder drei anderen Artikeln des *Code des transports* die multimodalen Verkehr erwähnen, einzig um städtebauliche Belange sowie die künftige wünschenswerte Infrastruktur.

Schlusswort + Dank

Stéphane Miribel DMF 2011, 468 ss *Nouveau point sur le code des transports et exposé sur la « Théorie générale des contrats maritimes »* ; St. Miribel

Art. L 5341-14 *Le pilote, par l'abandon du cautionnement mentionné à l'article L. 5341-13, peut s'affranchir de la responsabilité civile résultant de l'application des dispositions des articles L. 5341-11 et L 5341-12, sauf si sa faute est d'avoir, volontairement et dans une intention criminelle, échoué, perdu ou détruit un navire par quelque moyen que ce soit.* »