

BERICHTE / REPORTS

Die Reform des Transport- und Seehandelsrechts in Japan und Deutschland aus rechtsvergleichender Perspektive

Fukutate Hall, Tōkyō Universität, 27./28.10.2015*

Der Umbruch im japanischen Zivil- und Handelsrecht hat nach der großen Reform des Gesellschaftsrechts und der anstehenden Schuldrechtsmodernisierung nun auch das Transport- und Seehandelsrecht erfasst. Eine Entwicklung, die längst überfällig scheint: Gerade die Regeln zum Seehandel entstammen, wie bis vor kurzem auch in Deutschland, noch im Wesentlichen der Zeit der Segelschiffahrt. Auch optisch sind die im alten Schriftstil der Meiji-Zeit gehaltenen Vorschriften des zweiten Buches, achter Abschnitt für den Land- und Binnentransport sowie des dritten Buches des japanischen Handelsgesetzes (*Shōhō*)¹ für den (nationalen) Seehandel eine Herausforderung für den Rechtsanwender. Daneben existiert auf dem Gebiet des Seehandelsrechts mit dem COGSA² ein gesondertes Gesetz, das der Umsetzung der Haager-Visby-Regeln dient. Bislang gar nicht geregelt ist der Multimodaltransport, also der Transport mit verschiedenartigen Verkehrsträgern. Während Deutschland sein lange ebenso stiefmütterlich behandeltes Transportrecht jüngst in zwei Schritten erneuerte,³ befindet sich Japan derzeit mitten in einer intensiv geführten Reformdiskussion, die auf die zeitnahe Erarbeitung eines umfassenden Gesetzesvorschlages durch das Justizministerium (MoJ) abzielt.⁴ Entsprechend groß war das Interesse an den deutschen Erfahrungen, aber auch an den auf japanischer Seite angestellten Reformüberlegungen auf dem von der Tōkyō Universität und der Deutsch-Japanischen Juristenvereinigung e. V. (DJJV) gemeinsam mit der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht e.V. (DGTR), dem Deutschen Verein für Internationales Seerecht e.V. (DVIS) und der Japanese Maritime Law Association (*Nihon kaihō-kai*, JLMA) veranstalteten Symposium.

In seinen einleitenden Grußworten richtete der Präsident des DJJV, Herr Dr. *Jan Grotheer*, seinen Dank an die Veranstalter, insbesondere an Herrn Prof. *Tomotaka Fujita*,

* Dieser Bericht erscheint parallel auch in der Zeitschrift *Transportrecht* 2016, S. 27–30.

1 Gesetz Nr. 48/1899.

2 *Kokusai kaijō buppin unsō-hō* [Carriage of Goods by Sea Act], Gesetz Nr. 172/1957.

3 Transportrechtsreformgesetz v. 25.06.1998, BGBl. I, S. 1588 sowie Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts v. 20.03.2013, BGBl. I, S. 831.

4 S. zum Gang der bisherigen Reformdiskussion den Beitrag von M. SASAOKA, Reform of Transport Law in Japan, *ZJapanR/J.Japan.L* 35 (2013), 39–62 inkl. Übersicht über die derzeitige Rechtslage sowie T. FUJITA, Maritime Law Reform in Japan, in: Comité Maritime International, *Yearbook 2014*, S. 413–419, abrufbar unter http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/CMI_Yearbook_2014.pdf.

in dessen Verantwortung die inhaltliche Vorbereitung sowie die Organisation an der Tōkyō Universität lag. Gleichzeitig dankte er aber auch den beiden Staatssekretären, Herrn *Nobuo Inada* vom MoJ und Frau Dr. *Stefanie Hubig* vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV), sowie den zahlreichen nichtstaatlichen Einrichtungen (Tsuneo Ohtori Fund for International Exchange and Academic Research, Japan Maritime Center, The Japanese Shipowners' Association sowie Tokyo Marine & Nichido Fire Insurance Co., Ltd.) für deren Unterstützung des Symposiums. *Inada* erinnerte an den maßgeblichen Beitrag des deutschen Juristen Hermann Roesler bei der Entwicklung des ersten japanischen Handelsgesetzes, um sodann die Transportrechtsreform in den Kontext der jüngsten Justizreformen mit ihrem Fokus auf der Verständlichkeit des Rechts gerade zum Wohle der Bürger zu rücken. Wegen der gemeinsamen Wurzeln seien die deutschen Reform Erfahrungen bei der anstehenden Modernisierung des Transportrechts von besonderer Bedeutung. Hierzu führte *Hubig* aus, der Auslöser für die Reform des deutschen Rechts sei insbesondere dessen gewachsene Unübersichtlichkeit auf diesem Gebiet gewesen. Es habe mit der fortschreitenden Globalisierung nicht mehr Schritt gehalten und so den Bedürfnissen der transportrechtlichen Praxis nicht mehr genügt. Ziel der Reform sei daher gewesen, ein unter Berücksichtigung der zwischenzeitlichen internationalen Entwicklungen modernisiertes, für alle Verkehrsträger weitgehend einheitliches nationales Recht zu schaffen, um so Wettbewerbsnachteile zwischen den verschiedenen konkurrierenden Verkehrsträgern zu vermeiden. Ein wichtiges Anliegen der Reform sei dabei zudem gewesen, die richtige Balance zwischen Vertragsfreiheit und dem Schutz der jeweiligen strukturell schwächeren Partei zu finden.

In der ersten Sitzung berichtete zunächst Prof. *Tomotaka Fujita* von der Tōkyō Universität über den derzeitigen Stand der Beratungen. Er erinnerte daran, dass das unter Mitwirkung von Roesler erarbeitete alte Handelsgesetz von 1890 noch stark durch Anleihen am französischen Recht geprägt gewesen sei, während das bis heute geltende Handelsgesetz von 1899 (infolge HG) vor allem nach dem Vorbild des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) gestaltet worden sei. Nach eingehenden rechtsvergleichenden Untersuchungen habe zunächst eine privat organisierte Arbeitsgruppe in den Jahren 2012 bis 2013 mit den Arbeiten an einer Reform begonnen. Wie bei anderen großen Gesetzesvorhaben habe der Justizminister im Februar 2014 eine Legislativkommission (*hōsei shingi-kai*) mit dem Auftrag einberufen, Leitlinien (*yōkō*) zur Reform des Transport- und Seehandelsrechts zu erarbeiten. Ein erster Zwischenentwurf mit dem Fokus auf möglichen Gestaltungsalternativen liege nunmehr seit Anfang 2015 vor.⁵ Wie auch von *Inada* in Aussicht gestellt, beabsichtige man, nach Abschluss der Beratungen im Frühjahr 2016 die endgültige Fassung der Leitlinien vorzulegen, auf deren Basis ein Gesetzentwurf ausgearbeitet und in das Parlament eingebracht werden solle. Der gegenwärtige Zwischen-

5 MoJ, *Shōhō (unsō, kaishō kankei) nado no kaisei ni kan suru chūkan shi'an* [Zwischenentwurf zur Reform des Handelsgesetzes (u. a. zu Transport u. Seehandel)] vom 11.03.2015, abrufbar unter: <http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi04900254.html>.

entwurf der Leitlinien schlage eine Neustrukturierung des gesamten Transportrechts vor: In einen neu gestalteten allgemeinen Teil sollen einheitliche Regelungen für alle Verkehrsträger – einschließlich des Luft- und Seeverkehrs – im innerjapanischen Transport aufgenommen werden. Es bleibe lediglich bei wenigen Sonderregeln für die innerjapanische Schifffahrt. Unterschiede zwischen dem nationalen Recht und den internationalen Übereinkommen ließen sich aber nicht vermeiden.⁶ Dies betreffe etwa die verschuldens-unabhängige Haftung nach dem Montrealer Übereinkommen für internationale Lufttransporte, der innerstaatlich eine Haftung für vermutetes Verschulden gegenüberstünde. Auch das der Umsetzung der Haager-Visby-Regeln dienende COGSA mit seinem Haftungsausschluss für nautisches Verschulden bleibe im Wesentlichen unberührt, während das nationale Recht hierzu keine Regelung enthalte. Andere Regelungen, u. a. zu Konnossementen, Schiffskollisionen, der Bergung und der großen Haverei sollen den entsprechenden internationalen Vorbildern angepasst werden. Die Frage, ob neuere internationale Übereinkommen wie die sog. Rotterdam-Regeln von 2008⁷ ratifiziert werden sollten, sei indes kein Thema der gegenwärtigen Reform. In dem folgenden Vortrag von Ministerialrätin Dr. *Beate Czerwenka* als Leiterin des Referats „Recht der Handelsgeschäfte; Transportrecht“ im BMJV zeigte sich, dass die in Japan besprochenen Themen der Modernisierung des Rechts, der Rolle der Vertragsfreiheit sowie der Stellung der internationalen Übereinkommen auch die deutsche Reformdiskussion maßgeblich geprägt haben. Ein fragmentiertes und unübersichtliches Transportrecht sei 1998 durch einheitliche Regeln für die Beförderungen auf der Straße, der Schiene, auf Binnengewässern und auf dem Luftweg abgelöst worden. Zudem habe man erstmals Regelungen für den Multimodaltransport vorgesehen. Das überalterte deutsche Seehandelsrecht sei vor der Reform 2013 verbreitet durch Rechtswahlklauseln abbedungen worden und habe gedroht, bedeutungslos zu werden. Das jetzige Seehandelsrecht sei neu gegliedert, materiell entschlackt und umfassend modernisiert, überkommene Rechtsinstitute wie die Partenreederei seien abgeschafft worden. Neu ins Gesetz eingeführt worden seien der Praxis entsprechende Regelungen zu Charterverträgen sowie die Rechtsfigur des ausführenden Verfrachters (§ 509 HGB) als Gegenstück zum ausführenden Frachtführer des allgemeinen Transportrechts (§ 437 HGB). Zugleich sei aber auch, trotz der damit einhergehenden Rechtsanwendungsprobleme, auf Wunsch der maritimen Wirtschaft an der Stellung Deutschlands als Mitgliedstaat der Haager Regeln festgehalten worden.

6 Japan ist Vertragsstaat des Internationalen Abkommens von 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente in der Fassung der Änderungsprotokolle von 1968 und 1979 (Haager-Visby-Regeln) sowie einer Reihe weiterer Übereinkommen wie dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen in der Fassung des Änderungsprotokolls von 1996 (LLMC 1996) sowie dem Montrealer Übereinkommen von 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, s. hierzu M. SASAOKA, *ZJapanR / J.Japan.L* 35 (2013) 39, 43 f.

7 Übereinkommen der Vereinten Nationen von 2008 über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See.

Nach diesen einführenden Referaten wandte sich Prof. *Gen Gotō* (Tōkyō Universität) den allgemeinen Haftungsregeln für den Frachtführer bzw. den Verfrachter (jap. *unsōnin*) im Detail zu. Er verwies darauf, dass die Haftungsregelungen nach dem Zwischenentwurf im Wesentlichen unverändert bleiben sollen. Insbesondere habe man sich gegen die Aufnahme von Haftungshöchstbeträgen in das HG und damit gegen eine Einschränkung der Vertragsfreiheit entschieden - Frachtführer bzw. Verfrachter seien aber frei darin, eine solche zu vereinbaren. Gesetzliche Haftungshöchstbeträge solle es damit weiterhin nur für internationale See- und Luftbeförderungen geben. Weitere von *Gotō* betonte Besonderheiten des japanischen Rechts betrafen die Anzeigepflicht des Absenders / Befrachters bei wertvollen Waren (Art. 578 HG, Art. 20 Abs. 2 COGSA) sowie den Ausschluss der Haftung (*shōmetsu*) bei Nichtanzeige von Vorbehalten durch den Empfänger (*niukeru-nin*) binnen zweier Wochen (Art. 588 Abs. 1 HG), der insofern weiter reiche als die Vermutung in § 438 Abs. 1 und 2 HGB. Der Zwischenentwurf halte – auch unter Eindruck der flexiblen Handhabe durch die Rechtsprechung – an beiden fest, schlage aber im zweiten Falle eine Sonderregelung für den ausführenden Frachtführer/Verfrachter vor. Ebenso beabsichtige man, eine Legaldefinition der verspäteten Ankunft (*enchaku*) in das HG aufzunehmen. Rechtsanwalt Dr. *Carsten Harms* (Hamburg) beschrieb den dem deutschen Transportrecht zugrundeliegende Dualismus des strengen Haftungsmaßstabs der Obhutspflicht des Frachtführers in §§ 425, 426 HGB und der summenmäßigen Haftungsbeschränkung. Dabei wies *Harms* darauf hin, dass die Haftungsbeschränkung nicht selten wegen schweren Verschuldens des Frachtführers, eines vom ihm eingesetzten Unterfrachtführers oder seiner Leute entfielen. Auch in Deutschland werde versucht, das Problem der „wertvollen Ware“ zu lösen. So habe die Rechtsprechung im Rahmen der unbeschränkten Haftung ein Mitverschulden des Absenders in Ansatz gebracht, wenn er den Frachtführer nicht über besonders wertvolle Ware informiere.

In der 3. Sitzung konzentrierten sich Prof. *Hideyuki Matsui* (Rikkyō Universität) und Rechtsanwalt *Detlef Neufang* (Bonn) auf die Themen Vertragsfreiheit, Rechtsstellung des Absenders/Befrachters (jap. ohne Differenzierung *niokuri-nin*) sowie Verfügungsrecht an den Gütern. Der japanische Zwischenentwurf sei als Regelung für den Handelsverkehr dabei ganz überwiegend dispositiv ausgestaltet. Zu der Frage, warum der Vertragsfreiheit nicht – ähnlich wie im deutschen Recht (vgl. § 449 HGB) – weitere Grenzen gesetzt werden sollen, hob *Matsui* hervor, dass Standardverträge im japanischen Transportsektor einer *ex ante* Regulierung in Form eines Genehmigungserfordernisses durch das hiesige Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT) unterlägen. Damit werde einer Übervorteilung der schwächeren Vertragspartei, insbesondere kleinerer Transportunternehmen, durch AGB vorgebeugt. Im Hinblick auf den Verbraucherschutz gelten im Übrigen die allgemeinen Regeln des Zivilrechts zur Einbeziehung von Standardverträgen, die derzeit ebenfalls reformiert würden. Für das deutsche Recht brachte *Neufang* demgegenüber seine Zweifel an der Durchsetzung eines einheitlichen Branchenstandards nach Scheitern der Neuverhandlungen über die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) im September 2009 zum Ausdruck. Weitere Punkte der japanischen Reformdis-

kussion betrafen nach *Matsui* die Haftung des Absenders für unzureichende Informationen (insbesondere) bei der Beförderung gefährlicher Güter. Hier gehe es um die Frage, ob die Haftung wie im deutschen allgemeinen Transportrecht (vgl. §§ 410, 414 Abs. 1 Nr. 3 HGB) verschuldensunabhängig oder wie im deutschen Seehandelsrecht (§§ 483, 486 Abs. 1 S. 1 Nr. 2, S. 2 HGB) verschuldensabhängig ausgestaltet werden solle. Zur Frage der Aktiv- und Passivlegitimation führte *Matsui* aus, dass die Legislativkommission im Zwischenentwurf die Einführung einer Regelung zur Doppellegitimation des Absenders und des Empfängers bei Verlust des Gutes – vergleichbar § 421 Abs. 1 S. 2, § 494 Abs. 1 S. 2 HGB – erörtert habe, dies aber nicht zur japanischen Geschäftspraxis passe. Üblich sei vielmehr, den Gefahrübergang beim Warenkauf (anders als verbreitet im internationalen Warenverkehr) in der Regel erst mit der Übergabe an den Käufer geschehen zu lassen. Insofern bleibe es als allgemeine Regel wahrscheinlich bei der bisherigen Rechtspraxis, nach der der Empfänger mit Lieferung in die Rechtsstellung des Versenders trete (Artt. 582, 583 HG, insofern ähnlich § 418 Abs. 2 HGB).

In der dem Seefrachtrecht gewidmeten 4. Sitzung führte Rechtsanwalt Prof. Dr. *Dieter Schwampe* (Hamburg) aus, dass Deutschland sein Seefrachtrecht mit der Reform 2013 deutlich dem allgemeinen Landtransportrecht angenähert habe. So sei etwa die unter altem Seehandelsrecht gegebene Möglichkeit des Verfrachters, die Obhutshaftung für den Zeitraum vor dem Einladen und nach dem Ausladen auszuschließen, entfallen. Ebenfalls entfallen sei der gesetzliche Haftungsausschluss für nautisches Verschulden und für Feuer – allerdings nur für den Fall, dass das Konnossement nicht in einem Vertragsstaat der Haager Regeln ausgestellt werde. In jedem Falle verbleibe aber dem Verfrachter die Möglichkeit, die Haftung für Feuer und nautisches Verschulden vertraglich auszuschließen, und zwar auch durch Konnossementsbedingungen (vgl. §§ 512 Abs. 2, 525 HGB). Dem Referat von Prof. *Manami Sasaoka* von der Staatlichen Universität Yokohama zufolge sei die Frage des Haftungsausschlusses für nautisches Verschulden auch in der japanischen Legislativkommission intensiv diskutiert worden. Letztendlich schlage man vor, für innerstaatliche Seetransporte keinen Haftungsausschluss einzuführen. Darüber hinaus werde sogar erwogen, die bisher geltende Regelung, wonach sich der Schiffseigentümer nicht von seiner Haftung für eigenes Verschulden sowie für Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit seiner Leute freizeichnen kann (Art. 739, 1. und 2. Alt. HG), angesichts der entsprechenden Regelungen im allgemeinen Zivilrecht zu streichen. Beibehalten werden solle die Regelung über die – unabdingbare – Haftung für die Seeuntüchtigkeit des Schiffs (Art. 739, 3. Alt. HG; Artt. 5, 15 Abs. 1 COGSA). Diskutiert werde noch, ob die Haftung für Seeuntüchtigkeit auch bei innerjapanischen Reisecharterverträgen unabdingbar sein solle (im internationalen Bereich sieht Art. 16 COGSA die Möglichkeit der Abbedingung vor). Im Übrigen solle es dabei bleiben, dass das der Umsetzung der Haager-Visby-Regeln dienende COGSA als *lex specialis* den allgemeinen transportrechtlichen Regelungen sowie den Sonderregelungen zum innerstaatlichen Seehandel im HG vorgehe.

Was die Regelung der Charterverträge angeht, so führte Prof. Dr. *Takashi Hakoi* (Waseda Universität) in der dem Thema „Sonstige maritime Verträge und Personenbeför-

derungsverträge“ gewidmeten 5. Sitzung aus, dass die Legislativkommission dem von Rechtsanwalt *Hartmuth Sager* (Hamburg) vorgestellten deutschen Modell weitgehend folge. So solle die im internationalen Seehandel weitverbreitete „Voyage Charter“ (jap. *kōkai yōsen*) wie im deutschen Recht (§ 527 HGB) maßgeblich als ein Unterfall des Frachtvertrags ausgestaltet werden und damit anders zu behandeln sein als die „Bareboat Charter“ (*senpaku chintai-shaku*; vgl. zur Schiffsmiete § 553 HGB). Ebenso sollen zusätzlich Regelungen zur „Time Charter“ (*teiki yōsen*) aufgenommen werden, wobei noch fraglich sei, ob für diese dem Ursprung nach englische Vertragspraxis eine Legaldefinition ähnlich der Einordnung als Vertrag *sui generis* im deutschen Recht (§ 557 HGB) vorzusehen ist. Von der Legislativkommission sei anlässlich der wiederholten Beschäftigung der Rechtsprechung auch eingehend erörtert worden, inwieweit der Zeitcharterer Dritten gegenüber für Schäden – etwa aus einem Schiffszusammenstoß – hafte. Letztendlich habe man angesichts der Unterschiede in der Praxis hiervon abgesehen, auch um Raum für eine weitere Rechtsentwicklung zu lassen. Alle Regelungen sollen grundsätzlich dispositiv ausgestaltet werden. Hierzu wies *Sager* darauf hin, dass in Deutschland trotz der gesetzlich eingeräumten Vertragsfreiheit kontrovers diskutiert werde, ob die vorgedruckten Charterparty-Formulare entgegen der von ihm vertretenen Auffassung als Allgemeine Geschäftsbedingungen angesehen und aufgrund einer Inhaltskontrolle nach den Vorschriften der §§ 305 bis 310 BGB ganz oder teilweise als unwirksam angesehen werden könnten. Während die Handhabung der Charterverträge sich damit nicht wesentlich unterscheidet, besteht ein erheblicher Unterschied bei der Personenbeförderung. Im gegenwärtigen Recht fänden sich, so *Hakoi*, allgemeine, für alle Verkehrsträger geltende Regelungen sowie zusätzlich Sonderregelungen für Seebeförderungen. Die Haftung für Personenschäden dürfe nicht summenmäßig beschränkt werden. Hieran soll nach der Auffassung der Legislativkommission im Grundsatz festgehalten werden. Allerdings werde diskutiert, ob der Beförderer die Möglichkeit erhalten solle, seine Haftung für Personenschäden aufgrund Verspätung zu beschränken (*Fujita* führte hier das Beispiel eines Krankentransportes an). Auf eine in der anschließenden Diskussion aufgeworfene Frage erläuterte *Czerwenka*, dass Deutschland weder von der in Art. 15 Abs. 3^{bis} LLMC 1996 noch von der in Art. 7 Abs. 2 Athener Übereinkommen 2002⁸ vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht habe, für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung von Reisenden einen höheren Haftungshöchstbetrag vorzusehen oder gar die Haftungsbeschränkung auszuschließen. Ein früherer Entwurf, der höhere Haftungshöchstbeträge vorgesehen habe, sei aufgrund der Kritik der maritimen Wirtschaft zurückgenommen worden.

In der letzten Sitzung des Symposiums referierten Prof. *Fumiko Masuda* (Okayama Universität) und Rechtsanwalt *Jan Otto Bodis* (Hamburg) zum Recht der Multimodalver-

8 Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See in der Fassung des Protokolls von 2002, inkorporiert durch Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See.

träge (jap. *fukugō unsō*). Den Ausführungen von *Masuda* zufolge sollen als Teil des allgemeinen Transportrechts verkehrsträgerunabhängige Sonderregelungen über den Multimodaltransport aufgenommen werden. Wegen der beabsichtigten Streichung des Ladescheins als Beförderungsdokument sollen außerdem die Sonderregelungen zum Seefrachtrecht durch Vorschriften über das multimodale Konnossement ergänzt werden. Was die Haftungsregelungen anbelangt, so solle – ähnlich wie im deutschen Recht (vgl. §§ 452ff. HGB) – bei bekanntem Schadensort das Recht der Teilstrecke (sog. Netzwerkprinzip), sonst das allgemeine Transportrecht angewendet werden. Im Übrigen solle das Recht dispositiv sein; es werde sogar begrüßt und erwartet, dass die Parteien vertragliche Vereinbarungen treffen. Dies gelte angesichts der vom Zwischenentwurf vorgeschlagenen Beschränkung des Netzwerkprinzips auf nationales Recht oder von Japan ratifizierte Übereinkommen gerade für von den Parteien zu erwartende Umstände, wie einen Unfall außerhalb des Anwendungsbereichs dieser Norm.

Zum Abschluss des Symposiums zog Prof. Dr. *Kenjirō Egashira* von der Waseda Universität als Vizepräsident der JLMA folgendes Fazit: Die Entscheidung für ein einheitliches Recht in der deutschen und japanischen Modernisierung des Transport- und Seehandelsrechts und die hierin anklingende Idee des Einheitsrechtes für alle Transportmodi entspreche der Idee staatlicher Neutralität in einem von großer Konkurrenz geprägten Wirtschaftsbereich. Tendenziell messe der japanische Vorschlag aber der Vertragsfreiheit ein (noch) stärkeres Gewicht zu als das deutsche Recht mit seinen zwingenden und AGB-fest ausgestalteten Elementen. Auch diese Unterschiede seien jedoch im Ergebnis eher relativer Natur, wenn man bedenke, dass in Japan Allgemeine Geschäftsbedingungen in der Transportbranche stark reguliert würden.

Die große Teilnehmerzahl sowie die lebhaften Diskussionen auf dem Symposium an der Tōkyō Universität haben deutlich gemacht, welches Interesse am Transport- und Seehandelsrecht sowie am Vergleich der japanischen und deutschen Rechtsordnung besteht. Beeindruckend waren dabei der außerordentlich große Sachverstand sowie die Kenntnis des deutschen Transport- und Seehandelsrechts auf japanischer Seite. Die oben gemachten Ausführungen zum japanischen Reformvorhaben sind rein informativer Natur und können lediglich eine ausschnitthafte Momentaufnahme des derzeitigen Beratungsstandes auf Basis des Zwischenentwurfs der Leitlinien darstellen. Es ist geplant, nach Abschluss der Reform in Japan eine Folgeveranstaltung in Hamburg durchzuführen. Die – in bestem Japanisch ausgesprochene – Einladung von *Schwampe* zur geplanten Folgeveranstaltung in Hamburg traf dabei auf großen Anklang.

*Michael Pfeifer**

* Doktorand, Goethe-Universität Frankfurt am Main, z.Zt. Stipendiat am Deutschen Institut für Japanstudien, Tōkyō.

Der Verfasser dankt Frau Ministerialrätin Dr. *Beate Czerwenka* (BMJV) und Herrn Prof. *Tomotaka Fujita* (Tōkyō Universität) für die umfassende Unterstützung und die konstruktiven Vorschläge bei der Erstellung des Berichts.