

Verjährung per Fax hemmen

Reform des Seehandelsrechts berücksichtigt technischen Fortschritt

In den nächsten Tagen soll das reformierte deutsche Seehandelsrecht in Kraft treten. Damit werden auch Vorschriften des Landfrachtrechts geändert. Die vom Bundestag verabschiedeten Änderungen fallen nicht so zahlreich aus wie in den ursprünglichen Gesetzentwürfen vorgesehen. So bleibt es bei der kurzen Verjährungsfrist von einem Jahr. Aber bei Schäden ist die Haftbarhaltung jetzt per Fax oder E-Mail möglich. Neue Regelungen gibt es auch zur Absenderhaftung und zum E-Frachtbrief.

von Dr. Frank Wilting

Das im Handelsgesetzbuch (HGB) verankerte deutsche Seehandelsrecht wurde nach fast 10-jähriger Vorlaufzeit grundlegend reformiert. Nachstehend werden wichtige Änderungen des allgemeinen Landfrachtrechts (das sind die Paragraphen 407 - 475g HGB) und ihre Auswirkungen in der Praxis erläutert. Diese Änderungen gelten für alle Transport-, Speditions- und Lagerverträge, die ab dem Datum des Inkrafttretens abgeschlossen werden.

E-Mail hemmt Verjährung

Mit einer etwas antiquierten Formalie von großer praktischer Relevanz räumt der neue Paragraph 439 Absatz 3 HGB auf. Dabei geht es um die Form der Haftbarhaltung, also wie die Verjährung für Schadenersatzforderungen gehemmt werden kann. Bislang verlangte das Gesetz „Schriftform“. Das bedeutete: Es musste ein unterschriebener Brief sein.

Diese nicht mehr zeitgemäße Regelung wird nun entsprechend den bereits geltenden internationalen Regelungen über grenzüberschreitende Transporte in „Textform“ geändert. Eine Haftbarhaltung ist jetzt auch durch Telefax oder E-Mail möglich und wirksam. Mit dieser Neuerung sollten schleunigst alle Schadenssachbearbeiter vertraut gemacht werden.

E-Frachtbrief hält Einzug

Über Paragraph 408 Absatz 3 HGB hält der elektronische Frachtbrief Einzug in das deutsche Landfrachtrecht. Er ist bereits in den Rechtsordnungen der grenzüberschreitenden Eisenbahn-, Luftfracht- und Binnenschiffsverkehre zugelassen. Die elektronische Aufzeichnung

muss dieselben Funktionen erfüllen wie der herkömmliche Frachtbrief. Um dieses sicherzustellen, wird das Bundesministerium der Justiz durch Rechtsverordnung noch verbindliche Regeln aufstellen. Diese werden dann in die tägliche Praxis umzusetzen sein.

E-Ladeschein soll kommen

Größeren Raum nehmen die geänderten Vorschriften über den Ladeschein ein. Die Wirkungen des Ladescheins als Wertpapier werden wesentlich dezidierter beschrieben. Auch in elektronischer Form soll es den Ladeschein geben. Die Voraussetzungen muss allerdings wiederum das Bundesministerium der Justiz durch Rechtsverordnung regeln.

Anspruch bei Beförderungsausfall

Über den neuen Absatz 3 von Paragraph 420 wird klargestellt: Der Frachtführer hat weiterhin Anspruch auf Frachtzahlung, wenn die Beförderung aus Gründen unmöglich wird, die dem Risikobereich des Absenders zuzurechnen sind. Ersparte Aufwendungen muss der Frachtführer jedoch von seiner Forderung abziehen. Solche Nachweise haben in der Praxis oft den unangenehmen Beigeschmack, dass Teile der Frachtkalkulation offengelegt werden müssen.

Hinweis statt Drucktechnik

Mit der Absicht größerer Verständlichkeit und Klarheit wurde Paragraph 449 HGB neu gefasst. Dort sind die Voraussetzungen geregelt, unter denen von bestimmten Haftungsnormen des Landfrachtrechts durch Einzelvertrag oder durch AGB abgewichen werden kann. Entgegen ursprünglicher Änderungsabsicht bleibt es dabei, dass mittels AGB nur von der gesetzlichen Haftungshöhe (8,33 SZR) abgewichen werden kann.

Für die Praxis bedeutsam ist allerdings das „Wie“. Bislang musste auf den Haftungsbetrag in „drucktechnisch deutlicher Gestaltung“ hingewiesen werden. Spediteure verwendeten einen entsprechenden „Fettdruck“ auf ihren Angebotsformularen, der auch die Haftungsbegrenzungen der Ziffer 23 ADSp (Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen) im Wesentlichen zitierte. Ab sofort reicht es aus, dass Spediteure und Frachtführer ihre Vertragspartner „in geeigneter Weise“ auf den geänderten Haftungsbetrag hinweisen. Hier wird ein neues Betätigungsfeld für die Gerichte eröffnet, die Regeln aufstellen

werden, welche Hinweisform denn als „geeignet“ anzusehen ist. Allerdings sollte ein - nachweislich zugegangenes - Rundschreiben an die Kunden ein solch geeignetes Mittel sein.

Pfandrecht klargestellt

Der neue Paragraph 440 Absatz 1 HGB stellt klar, dass Frachtführer, Spediteur oder Lagerhalter nur dann ein Pfandrecht an dem ihm übergebenen Gut haben, wenn ihnen das Gut durch den Eigentümer selbst übergeben wurde, oder aber wenn die Übergabe mit dessen Einwilligung erfolgte. Durch Einfügung dieser bislang ungeschriebenen Voraussetzung wird die Pfandrechtvorschrift auch für den nicht rechtskundigen Anwender besser verständlich. In der Praxis von Unterfrachtführerketten ist davon auszugehen, dass die Einwilligung des Eigentümers in aller Regel die Weitergabe des Gutes durch den Spediteur an nachfolgende Frachtführer umfasst. Damit hat der jeweils in der Kette folgende Frachtführer gegen seinen Vorgänger und Auftraggeber ein „konnexes“ Pfandrecht am Gut, also ausschließlich für die Frachtforderungen, die unmittelbar dieses Gut betreffen.

Absender kann unbegrenzt haften

Bisher haftete neben dem Frachtführer auch der Absender ohne Verschulden, jedoch begrenzt auf 8,33 Sonderziehungsrechte (SZR) je kg (knapp 9,60 EUR). Ab sofort haftet der Absender unbegrenzt für Schäden des Frachtführers, etwa wegen mangelnder Angaben über Gefahrgut oder ungenügender Verpackung. Als Ausgleich dafür erhält der Absender das Recht, seine Haftung in Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) grundsätzlich zu regeln und einzugrenzen. Das war bislang nur zur Haftungshöhe und nur unter engen Voraussetzungen möglich. Solche AGB unterliegen künftig nur noch den allgemeinen Kontrollregeln der Paragraphen 305 ff Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), so wie alle anderen AGB auch. Bei der Gestaltung solcher Bedingungen sollte sich der Absender entsprechend beraten lassen.

Dr. Frank Wilting Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht, Niedernhausen
hector@dvz.de