

# E-Mails sollen Verjährung hemmen

Mit der Reform des Seehandelsrechts wird auch für den Lkw-Verkehr vieles fortschrittlicher

Von Dr. Frank Wilting

Zum 1. Januar 2013 soll das deutsche Seehandelsrecht reformiert werden. Der Referentenentwurf enthält aber auch Änderungen für das Landfrachtrecht. So wird es künftig eine unbegrenzte Haftung des Absenders bei Verschulden geben (bisher 8,33 SZR pro kg), eine einheitliche Verjährungsfrist von zwei Jahren (statt einem Jahr oder drei Jahren), den E-Frachtbrief und die Haftbarhaltung per E-Mail.

Das im Handelsgesetzbuch (HGB) verankerte deutsche Seehandelsrecht wird reformiert, aber gleichzeitig auch andere Teile. Hierzu liegt eine aktuelle Fassung des Referentenentwurfs für ein „Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts“ vor. Derzeit geplant ist ein sogenanntes Artikelgesetz.

Am umfangreichsten ist Artikel 1 mit den geplanten Änderungen des HGB. In den weit weniger umfangreichen folgenden Artikeln sind neben dem Seeschiffrechtsrecht beispielsweise Änderungen des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB), des Binnenschiffrechts oder der Zivilprozessordnung vorgesehen. Den weitaus größten Teil im Rahmen des Artikel 1 nimmt die Reform des Fünften Buches des HGB mit der Überschrift „Seehandel“ ein; in diesem Artikel 1 sind die neuen Paragraphen 481 – 620 HGB enthalten.

Im Referentenentwurf werden auch wichtige Änderungen des Landfrachtrechts in den Paragraphen 407 ff. HGB vorgeschlagen. Der Entwurf wird gegenwärtig in Verbänden und Fachkreisen diskutiert. Dabei kann es durchaus noch zu Änderungen kommen.

**E-Frachtbrief für Lkw.** Über Paragraph 408 Abs. 3 HGB hält der elektronische Frachtbrief Einzug in das deutsche Landfrachtrecht. Er ist bereits in den Rechtsordnungen der grenzüberschreitenden Eisenbahn-, Luftfracht- und Binnenschiffsverkehre zugelassen.

Bisher haftet neben dem Frachtführer auch der Absender ohne Verschulden, jedoch begrenzt auf 8,33 Sonderziehungsrechte (SZR) je kg (zirka 9,70 EUR). Künftig soll der Absender für Pflichtverletzungen aus dem Frachtvertrag nur für Verschulden (Vorsatz oder Fahrlässigkeit) zur Verantwortung gezogen werden können – das jedoch unbegrenzt. Die bisherige gesetzliche Haftungsbegrenzung entfällt dann. Über Paragraph 420 Abs. 2 HGB soll klargestellt werden: Der Frachtführer hat keinen Anspruch auf Frachtzahlung, wenn die Beförderung



Elektronische Medien werden mit der Rechtsreform gestärkt. Das geht von E-Mails bis zum elektronischen Frachtbrief für den Lkw-Verkehr.

aus Gründen unmöglich wird, die seinem Risikobereich zuzurechnen sind.

**Verjährung nach zwei Jahren.** Von erheblicher praktischer Bedeutung sind die neuen Verjährungsregeln. Bislang unterschied Paragraph 439 Abs. 1 HGB für Frachtverträge zwischen der Regelverjährung von einem Jahr für alle Ansprüche aus der Beförderung und einer Verlängerung der Verjährungsfrist auf drei Jahre bei qualifiziertem Verschulden im Sinne des Paragraphen 435 (Vorsatz oder Leichtfertigkeit mit Schädigungsbewusstsein).

Mit der geplanten Neuregelung des Paragraphen 439 Abs. 1 HGB sollen Ansprüche aus einer Beförderung – im Landfrachtrecht wie auch im Seerecht – künftig generell in zwei Jahren verjähren.

**E-Mails künftig zugelassen.** Zur Beendigung eines Meinungsstreits von gro-

ßer praktischer Relevanz wird der neue Paragraph 439 Abs. 3 HGB führen. Dabei geht es um die Form der Haftbarhaltung, also wie die Verjährung für Schadenersatzforderungen gehemmt werden kann. Bislang verlangt das Gesetz „Schriftform“. Das bedeutet: Es muss 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 wird dann auch durch Telefax oder E-Mail möglich und wirksam sein.

Paragraph 441 Absatz 1 HGB stellt klar, dass Frachtführer, Spediteur oder Lagerhalter nur dann ein Pfandrecht an dem ihm übergebenen Gut haben, wenn die Übergabe durch den Eigentümer des Gutes oder mit dessen Einwilligung erfolgte. Durch Einfügung dieser bislang ungeschriebenen Voraussetzung wird die Pfandrechtsvorschrift auch für den

nicht rechtskundigen Anwender besser verständlich. Die Einwilligung des Eigentümers wird in der Regel die Weitergabe des Gutes durch den Spediteur an nachfolgende Frachtführer umfassen.

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

**19 SZR pro kg bei jedem Schaden.** Mit der Absicht größerer Verständlichkeit und Klarheit soll Paragraph 449 HGB neu gefasst werden. Dort sind die Voraussetzungen geregelt, unter denen von bestimmten Haftungsnormen des Landfrachtrechts durch Vertrag oder durch Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) abgewichen werden kann. Künftig soll eine dritte Haftungsvariante durch AGB möglich sein: Der Frachtführer kann seine Haftung für Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung pauschal auf 19 SZR je kg beschränken. Dafür muss er aber vollständig auf seine Haftungsausschlüsse der Paragraphen 426 und 427 HGB (Unabwendbarkeit und besondere Gefahren) verzichten. Der Carrier zahlt für Schäden oder Verspätung dann in jedem Fall maximal 19 SZR. Gleichzeitig wird damit auch jegliche Diskussion über eine Haftungsdurchbrechung für qualifiziertes Verschulden nach Paragraph 435 HGB ausgeschlossen. Der Betrag von 19 SZR je kg entspricht der aktuellen Haftungshöchstgrenze für Güterschäden in der internationalen Luftfracht nach dem Montréal Übereinkommen. Ob sich diese Variante sowie die zuvor erwähnten Änderungsvorschläge durchsetzen werden, bleibt dem endgültigen Gesetzgebungsverfahren vorbehalten.

Mit Beschlussfassung des neuen Seehandelsrechts will Deutschland auch die bisherigen Haager Regeln aufkündigen. Diese würden ein Jahr nach Kündigung außer Kraft treten, so dass die neuen Vorschriften des HGB, wenn alle Zeitpläne eingehalten werden, voraussichtlich zum 1. Januar 2013 in Kraft treten können.

DVZ 14.7.2011

## HINTERGRUND

### Artikelgesetz

Der Gesetzgeber wendet die Form des Artikelgesetzes an, wenn in einem einzigen Gesetzgebungsverfahren gleichzeitig mehrere bestehende Gesetze geändert werden sollen. Er könnte stattdessen auch in einzelnen Änderungsgesetzen die jeweils betroffenen Gesetzesnormen neu fassen. Das Artikelgesetz ist ökonomischer. Eine Änderung, die sich auf mehrere Einzelgesetze auswirkt, muss nur einmal beraten und kann während des Gesetzgebungsverfahrens leichter angepasst werden.

Das Artikelgesetz zur Reform des Seehandelsrechts sieht in seinem Artikel 1 umfangreiche Änderungen des HGB vor und sortiert die bisherigen Paragraphen zum Seehandel völlig neu. Alle Gesetze, die auf konkrete Paragraphen des HGB Bezug nehmen, müssen daher korrigiert werden. Das geschieht zum Beispiel in Artikel 4 „Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes“ und in Artikel 6 „Änderung der Zivilprozessordnung“. Aber auch andere Gesetzesänderungen sind enthalten.



Dr. Frank Wilting, Rechtsanwalt-Fachanwalt, Niedernhausen. Kontakt über [hector@dvz.de](mailto:hector@dvz.de)