

Am 25. April ist die Reform des Seehandelsrechts in Kraft getreten. Der Name täuscht, denn gleichzeitig werden wichtige Bestimmungen des Landfrachtrechts geändert. So kann der Verursacher jetzt bei Schäden per Fax oder E-Mail haftbar gehalten werden. Erweitert wurde auch die Verantwortung des Absenders. Er haftet für Gefahren seines Gutes jetzt unbegrenzt.

von **Bernhard Hector**

Das deutsche Seehandelsrecht ist im fünften Buch des Handelsgesetzbuches (HGB) in den Paragraphen 476 bis 905 verankert. Die Regelungen wurden umstrukturiert und neu gefasst. Außerdem wurden andere Verkehrsbereiche gleich mit geändert. So das Landfrachtrecht (Paragraphen 407 bis 475g). Die wichtigsten Auswirkungen der Reform auf

Transport-, Speditions- und Lagerverträge werden nachfolgend zusammengestellt.

E-Mail hemmt Verjährung

Der neue Paragraph 439 Absatz 3 HGB erlaubt die Haftbarhaltung per Fax oder E-Mail. Unter Haftbarhaltung verstehen die Juristen: Hemmung der Verjährung für Schadenersatzforderungen. Bislang verlangte das Gesetz „Schriftform“. Das bedeutete: Es musste ein unterschriebener Brief sein. Diese wurde jetzt in „Textform“ geändert.

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.

Seit April ticken Rechtsuhren oft anders

Die Reform des Seehandelsrechts beinhaltet viel mehr, als auf den ersten Blick vermutet wird

E-Ladeschein soll kommen

Auch in elektronischer Form soll es den Ladeschein geben. Die Voraussetzungen muss allerdings wiederum das Bundesministerium der Justiz durch Rechtsverordnung regeln.

Anspruch bei Beförderungsausfall

Paragraph 420 Absatz 3 stellt klar: Der Frachtführer hat weiterhin Anspruch auf Frachtzahlung, wenn der Absender für den Wegfall eines Beförderungsauftrags verantwortlich ist. Ersparte Aufwendungen muss der Frachtführer von seiner Forderung abziehen.

Hinweis statt Drucktechnik

In Paragraph 449 HGB sind die Voraussetzungen geregelt, unter denen von bestimmten Haftungsnormen des Landfrachtrechts durch Einzelvertrag oder durch Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) abgewichen werden kann. Es bleibt dabei, dass durch AGB von der gesetzlichen Haftungshöhe (8,33 Sonderziehungsrechte - SZR) abgewichen werden kann. Bedeutsam ist das „Wie“. Bislang musste auf den Haftungsbetrag in „drucktechnisch deutlicher Gestaltung“ hingewiesen werden. 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, erklärte Rechtsanwalt Dr. Frank Wilting gegenüber der DVZ (DVZ 9.4.2013, Seite 12). Aber er ist sich sicher: Ein nachweislich zugegangenes Kundens schreiben hierzu dürfte ein solch geeignetes Mittel sein.

Der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSL) setzt aber vorerst noch auf den ADSp-Hinweis in den Geschäftspapieren. Er schlägt drei Sätze vor:

- Satz 1: „Wir arbeiten ausschließlich auf Grundlage der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp)- jeweils neuester Fassung
- Satz 2: Diese beschränken in Ziffer 23 ADSp die gesetzliche Haftung für Güterschäden nach Paragraph 431 Handelsgesetzbuch (HGB) für Schäden im speditionellen Gewahrsam auf 5 EUR/kg, bei multimodalen Transporten unter Einschluss einer Seebeförderung auf 2 Sonderziehungsrechte (SZR)/kg sowie je Schadenfall beziehungsweise -ereignis auf 1 Mio. beziehungsweise 2 Mio. EUR oder 2 SZR/kg, je nachdem, welcher Betrag höher ist
- Satz 3: Ergänzend wird vereinbart, dass (1) Ziffer 27 ADSp weder die Haftung des Spediteurs noch die Zurechnung des Verschuldens von Leuten und sonstigen Dritten abweichend von gesetzlichen Vorschriften wie Paragraph 507 HGB (Seeschiffahrt - Red.),

Art. 25 MÜ (Luftfracht - Red.), Art. 36 CIM (Eisenbahn - Red.), Art. 20 CMR (Intern. LKW-Verkehr - Red.), 21 CMNI (Binnenschifffahrt - Red.) zugunsten des Auftraggebers erweitert,

(2) der Spediteur als Verfrachter in den in Paragraph 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB aufgeführten Fällen des nautischen Verschuldens oder Feuer an Bord nur für eigenes Verschulden haftet und

(3) der Spediteur als Frachtführer im Sinne der CMNI (gilt für Binnenschifffahrt - Red.) unter den in Art. 25 Abs. 2 CMNI genannten Voraussetzungen nicht für nautisches Verschulden, Feuer an Bord oder Mängel des Schiffes haftet“

ADSp-Hinweis in Englisch

Der DSLV hält auch folgende Version in englischer Sprache bereit:

■ „We operate exclusively in accordance with the latest version of the Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen - ADSp - (German Freight Forwarders' General Terms and Conditions)

■ These limit in clause 23 ADSp the legal liability for damage to goods in case of damage to goods whilst in the care of a forwarder to EUR 5/kg, in accordance with Art. 431 of the German Commercial Code HGB; in case of multimodal transports including sea transport to 2 SDR/kg. In addition the liability is limited to EUR 1 Million per damage respectively to EUR 2 Million per event or 2 SDR/kg whichever is the greater

■ The parties agree subsidiary, that

(1) clause 27 ADSp does neither extend the liability nor the responsibility of the forwarder for agents, servants, employees or crewmembers beyond legal regulations as Art. 507 HGB, Art. 25 MC, Art. 36 CIM, Art. 20, 21 CMNI for the benefit of the principal,

(2) the freight forwarder as a sea carrier is only liable for fault of his own part in case of risks provided in Art. 512 paragraph 2 no. 1 HGB such as default in navigation of the ship or fire on board and

(3) the freight forwarder as a carrier defined in CMNI is relieved of liability in compliance with the requirements provided in Art. 25 paragraph 2 CMNI such as default in navigation of the ship, fire on board or defects of vessel“

ADSp-Text soll kürzer werden

Dieser ADSp-Hinweis, der die Haftung des Spediteurs begrenzt, hat nach DSLV-Auffassung jetzt einen zu großen Umfang erreicht. Das mache es äußerst schwierig, diesen Hinweis auf Briefbögen und anderen vertragsbegründenden Schriftstücken unterzubringen. Viele Expeditionen haben deshalb in den vergangenen beiden Monaten beim Verband nachgefragt, ob dieser Text wirklich in voller Länge notwendig sei.

Den Bedenken möchte der DSLV Rechnung tragen. Damit keine rechtlichen Lücken entstehen, ist der DSLV dabei, eine neue Version zu erarbeiten. Ziel ist es zunächst, im Rahmen der ADSp-Verhandlungen dafür zu sorgen, dass der gesamte Satz 3 Inhalt der ADSp selbst wird. Damit würde bereits über die Hälfte des Textes entfallen. Bis dahin könnte auch überlegt werden, so der DSLV, ob die Expeditions- und Logistikunternehmen die Bereiche nicht mit aufführen, in denen sie nicht tätig sind. So könnte auf einzelne Hinweise in Satz 3 verzichten werden - zum Beispiel, wenn keine internationalen Binnenschiffstransporte organisiert werden.

Hier sei aber Vorsicht geboten, warnt der Verband. Es sei kaum auszuschließen, dass gelegentlich auch andere Leistungsbereiche „bedient“ werden. Kürzungen in Satz 3 seien daher mit Vorsicht anzugehen.

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. 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

Wer als Absender einem Frachtführer Sendungen übergibt und keine hinreichenden Informationen gibt, haftet jetzt unbegrenzt für den vollen, daraus auch anderen entstandenen Schaden. Bisher war das anders: Er haftete nur mit 8,33 Sonderziehungsrechten (SZR) pro aufgegebenem kg, also mit rund 10 EUR pro kg. Beispiel: Bei einem Paket mit 3 kg Feuerwerkskörpern (nicht ordnungsgemäß deklariert) waren es rund 30 EUR. Diese Summe blieb so gering, auch wenn durch das Päckchen der LKW ausbrannte (Wert rund 250 000 EUR) und der andere Teil der Ladung (mal angenommen Smartphones im Wert von 600 000 EUR) zerstört wurden.

Jetzt haftet der Absender für den vollen Schaden. Denn es wurde die Haftungsbegrenzung in Paragraph 414 HGB gestrichen. Das bedeutet: Der Frachtführer bekommt - zumindest theoretisch - immer seinen Schaden ersetzt. Theoretisch, weil es immer darauf ankommt, wie der Absender versichert ist oder welche kapitalmäßige Ausstattung er hat, um einen solchen Schaden bezahlen zu können.

Absender ist häufig ein Fixkostenspediteur. Er gilt als Absender und haftet damit unbegrenzt gegenüber dem Frachtführer.

Als Ausgleich dafür erhält der Absender das Recht, seine Haftung in Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) grundsätzlich zu regeln und einzugrenzen, ergänzt Wilting. 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.

Keine Haftung bei Feuer

Im alten Seehandelsrecht schloss das Gesetz die Haftung von Verfrachtern für Feuer und nautisches Verschulden aus. Das neue Seehandelsrecht hat diese Regelung aufgehoben, da auch in den Rotterdam Rules ein solcher Haftungsausschluss nicht mehr besteht.

Die Parteien können die Haftung für diese Ereignisse aber vertraglich ausschließen, solange der Schaden durch die Mitarbeiter des Verfrachters herbeigeführt wurde. Im Gegensatz zu anderen Haftungsbegrenzungen kann dieses auch durch

AGB geschehen (Paragraf 512 Absatz 2 Nummer 1 HGB). Es ist davon auszugehen, dass Verfrachter ihre Konnossementsbedingungen umgehend anpassen werden.

Bei der Seerechtsreform handelt es sich um deutsches Recht. Wann gilt es, und gilt es auch international? Rechtsanwalt Dr. Ronald Wegner hierzu: „Der Haftungsausschluss für Feuer und nautisches Verschulden gilt immer dann, wenn deutsches Recht für den Frachtvertrag vereinbart ist oder kraft Gesetzes auf den Frachtvertrag anwendbar ist. Insofern sind nicht nur deutsche Reeder und Spediteure betroffen.“ In anderen Ländern bestimme sich die Haftung des Verfrachters ganz überwiegend auf Basis der Haager-Visby-Regeln. Nach diesen ist die Haftung für Feuer und nautisches Verschulden ausgeschlossen. Das stellt den derzeit geltenden internationalen Standard dar.

Das neue deutsche Seehandelsrecht ist daher gegenüber den Verfrachtern (Reedern) strenger als das bisherige international übliche Recht. Um eine Angleichung an die internationale Rechtslage möglich zu machen, erlaubt das neue deutsche Seehandelsrecht aber, dass die Parteien die Haftung für diese beiden Ereignisse durch eine eigene Vereinbarung wieder ausschließen. Insofern ändert sich in der Sache nichts, die Verfrachter müssen nur von sich aus aktiv werden und den Haftungsausschluss selbst in ihre Verträge „einbauen“, während dieser vorher automatisch galt.

Das deutsche Recht orientiert sich damit an neueren internationalen Seerechtsübereinkommen, wie den Rotterdam Rules. Auch hier ist die Haftung für Feuer und nautisches Verschulden nicht ausgeschlossen. Diese können aber nicht als international üblich bezeichnet werden. Denn wichtige Staaten, die am Seehandel beteiligt sind, haben die Rotterdam Rules nicht unterzeichnet. Es ist derzeit auch nicht absehbar, dass diese in Kraft treten werden.

Haftungsausschluss vereinbaren

Spediteure sollten ebenfalls einen Haftungsausschluss für Feuer und nautisches Verschulden vereinbaren. Anderenfalls haften sie für diese Schäden selbst, bekommen vom Verfrachter aber keinen Ersatz, betont Wegner. Die individuelle Anpassung

der Bedingungen ist wichtig, weil die ADSp diese beiden Punkte nicht erfassen. Die ADSp sind aus 2003. Wann neue ADSp und ob überhaupt in dieser Form herausgegeben werden, ist gegenwärtig unklar.

Transportrecht

61

DVZ • THEMENHEFT TRANSPORT LOGISTIC • DIENSTAG, 4. JUNI 2013

Neue Regelung bei Verlusten

Im Landfrachtrecht ist in Paragraf 424 HGB geregelt, dass Ware als verloren gilt, wenn sie nicht innerhalb bestimmter Zeiträume ausgeliefert wird. Eine ähnliche Verlustvermutung wird auch in Paragraf 511 HGB für Seefrachtverträge aufgestellt. Die Frist bestimmt sich grundsätzlich nach der vereinbarten Lieferfrist. Der Anspruchsberechtigte hat allerdings ein Wahlrecht. Er kann entscheiden, ob er die Ware nach Fristablauf als verloren betrachtet. Alternativ kann er warten, ob geliefert wird, und erst dann seine Rechte geltend machen.

Haftungslücken schließen

Spediteure sollten prüfen, ob im Verhältnis zwischen ihnen und dem eingeschalteten Verfrachter ebenfalls eine Verlustvermutung besteht, rät Wegner. Oft unterliegen die Konnossementsbedingungen nämlich gar nicht dem deutschen, sondern einem ausländischen Recht. Der Regress gegenüber dem Verfrachter gestaltet sich dann als schwierig. Deswegen sollten Spediteure gegenüber ihren Kunden die Verlustvermutung individuell ausschließen. Anderenfalls kann es vorkommen, dass die Ware gegenüber dem Auftraggeber als verloren gilt, gegenüber dem Verfrach-

ter aber (noch) nicht. Dann bleibt der Spediteur auf dem Schaden sitzen.

ADSp ergänzen

Spediteure schließen ihre Verträge überwiegend auf Basis der ADSp ab, die die Reform des Seehandelsrechts noch nicht berücksichtigen. Um auf dem aktuellen Rechtsstand zu sein, sollten eigene Vereinbarungen entwickelt werden. Es ist zweckmäßig, diese ergänzend zu den ADSp rechtswirksam einzubeziehen.

Wichtig ist dabei, betont Wegner: „Der Kunde muss auf die AGB bereits im Angebot hingewiesen werden.“ Diese AGB müssen dem Kunden beweisbar zugänglich sein. Ein sicherer Weg ist wegen des Sendeverkehrs die Übersendung per Fax. Auch im Mailverkehr kann bei entsprechender Archivierung der Beweis erbracht werden, dass der Kunde hinreichend informiert worden ist und die Vereinbarungen Teil des Vertrages sind.

In inhaltlicher Hinsicht ist Vorsicht geboten, erklärt Wegner weiter. Das neue Seerecht begrenzt die Gestaltungsmöglichkeiten durch AGB in Paragraf 512 Absatz 1 HGB weitgehend. Nur für Feuer und nautisches Verschulden können Haftungsausschlüsse in allgemeinen Geschäftsbedingungen vereinbart werden.

Formulierungsvorschläge beachten

In allen anderen Fällen ist eine Abweichung vom neuen Gesetzesrecht nur dann statthaft, wenn diese erstmalig individuell ausgehandelt wird. Ein individuelles Aushandeln liegt

nur dann vor, wenn die Vertragsbedingungen auch ernsthaft zur Disposition gestellt werden und jede Partei die Möglichkeit hat, auf die konkreten Vertragsbestimmungen Einfluss zu nehmen. Anschließend können sie für eine Vielzahl gleichartiger Verträge zwischen den Vertragspartnern eingesetzt werden. Gerade Verschiffungsspediteure und ihre Kunden sollten sich daher darum bemühen, schnellstmöglich individuelle Rahmenvereinbarungen auszuhandeln.

Formulierungsvorschlag zum Ausschluss von Feuer/nautischem Verschulden: „Die Parteien vereinbaren in Hinblick auf Paragraf 512 Absatz 2 HGB, dass der Spediteur als Verfrachter ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung nicht zu vertreten hat, wenn der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung des Schiffes oder der sonstigen Bedienung des Schiffes oder durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes entstanden ist.“ Hinweis: Diese Formulierung ist auch in allgemeinen Geschäftsbedingungen zulässig.

Formulierungsvorschlag zum Ausschluss der Verlustvermutung: „Die Parteien kommen überein, dass weder die Verlustvermutung des Paragrafen 511 HGB noch die Verlustvermutung des Paragrafen 424 HGB Anwendung findet.“ Hinweis: Diese Formulierung muss erstmalig individuell ausgehandelt und darf nicht einseitig gestellt werden. Sie sollte daher als Formulierungsvorschlag in die Vertragsgespräche eingeführt werden.