



DSLVL · Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. · Postfach 1360 · 53003 Bonn

Rundschreiben

<i>Nummer</i>	106/2013/a
<i>AZ/Bereich</i>	12.46.50
<i>Autor</i>	Hubert Valder
<i>E-Mail</i>	HValder@ dslv.spediteure.de
<i>Telefon-DW</i>	0228 91440-24
<i>Telefax-DW</i>	0228 91440-724
<i>Anlage</i>	ja
<i>Datum</i>	24. April 2013

Reform des Seehandelsrechts

Das neue Seehandelsrecht ist verkündet. Der DSLVL informiert über die wichtigsten Änderungen, die mit diesem Reformvorhaben verbunden sind.

Ab dem 25. April 2013 sind die neuen gesetzlichen Bestimmungen des Seehandelsrechts anzuwenden. Der DSLVL nimmt dies zum Anlass, über die wichtigsten Auswirkungen dieses Reformvorhabens zu informieren, die von praktischer Bedeutung für die Speditions- und Logistikunternehmen sind.

A. Wesentlicher Inhalt des neuen Seehandelsrechts

Das im 5. Buch des Handelsgesetzbuchs geregelte Seehandelsrecht wird durch die Reform grundlegend und umfassend modernisiert mit dem Ziel, dieses Rechtsgebiet den Gegebenheiten des modernen Seeverkehrs anzupassen und stärker mit den allgemein transportrechtlichen Bestimmungen des HGB aber auch des BGB in Einklang zu bringen. Zugleich werden die Vorschriften systematisch klarer gegliedert und gestrafft.

Das Speditions-gewerbe ist nicht nur beim Einkauf von Beförderungsleistungen über See von dieser Reform betroffen, sondern auch bei Abschluss von Speditionsverträgen mit Spediturkunden. Denn auch in diesen Fällen findet über die Rechtsfiguren des Selbsteintritts, der Sammelladungs- und insbesondere der Fixkostenspedition Seefrachtrecht Anwendung. Gleiches gilt, wenn der Spediteur unmittelbar Seefrachtverträge abschließt. Denn hier hat er unmittelbar die Stellung eines (vertraglichen) Verfrachters.

Soweit Spediteure Transporte über See organisieren oder entsprechende Seefrachtverträge mit Reedern abschließen, geschieht dies überwiegend auf der Grundlage von Stückgutfrachtverträgen, die in den §§ 481–526 HGB geregelt werden. Daneben können für Speditionsunternehmen auch in Einzelfällen die Bestimmungen über den Reisefrachtvertrag (§§ 527 – 535 HGB), z.B. beim Projektgeschäft oder über die Zeitcharter (§§ 557 – 569 HGB), z.B. wenn der Spediteur als NVOCC (Non Vessel-Operating-Common-Carrier) Schiffraum bucht, Anwendung finden. Die nachfolgende Darstellung behandelt jedoch nur den für die Praxis wichtigen Stückgutfrachtvertrag.

Stückgutfrachtvertrag, §§ 481 – 526 HGB

1. Allgemeine Vorschriften

Die Regelungen über den Stückgutfrachtvertrag beginnen in § 481 HGB mit einer gesetzlichen Umschreibung des Vertragstyps in Anlehnung an § 407 HGB. Gegenstand des Stückgutfrachtvertrages ist die Beförderung von Gütern über See und die Ablieferung an den Empfänger. Es folgen Regelungen über die vom Befrachter oder einem Dritten zu erteilenden Informationen über das Gut (§§ 482, 483 HGB), über die Anforderungen, die an eine Verpackung und Kennzeichnung zu stellen sind (§ 484 HGB), über die Pflicht zum Verladen und Löschen des Gutes (§ 486 HGB) sowie über die zur Verfügung zu stellende Begleitpapiere (§ 487 Abs. 1 HGB). Auch hier ähneln die Bestimmungen dem Landfrachtrecht. Neu ist allerdings – die auch im allgemeinen Transportrecht verankerte – Regelung über die Pflicht des Befrachters, Gut in einem Container oder auf einer Palette beförderungssicher zu stauen und zu befestigen. Allerdings bleibt es dabei, dass das Laden und Löschen beim Stückgutfrachtvertrag dem Verfrachter obliegt (insoweit abweichend von § 412 HGB). Die Regelung ist dispositiv; vertraglich kann etwas anderes vereinbart werden, die *fio*-Klausel (*free in and out*) verpflichtet weiterhin den Befrachter zum Laden und Löschen. Nicht geregelt ist im Stückgutfrachtvertrag ein Anspruch auf Liegegeld, da dies nur bei einem Reisefrachtvertrag Sinn gibt. Nach § 486 Abs. 4 HGB bedarf eine Verladung an Deck nach wie vor der Zustimmung des Befrachters bedarf; für Containertransporte gilt aber eine Ausnahme.

Die Regelungen werden ergänzt durch zwei Haftungs Vorschriften: § 487 Abs. 2 HGB begründet eine Haftung des Verfrachters für Verlust oder Beschädigung der ihm übergebenen Urkunden und deren unrichtige Verwendung und § 488 HGB eine Haftung des Befrachters und eines bei der Abladung eingesetzten Dritten für bestimmte Pflichtverletzungen. Diese Haftung ist verschuldensabhängig; ausnahmsweise verschuldensunabhängig, wenn es um die Richtigkeit und Vollständigkeit der in ein Konnossement aufgenommenen Angaben über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkmale des Gutes oder über Angaben zur Gefährlichkeit des Gutes geht (§ 488 Abs. 3 HGB).

Entsprechend dem allgemeinen Frachtrecht (§ 415 HGB) soll weiter eine allgemeine Kündigungsregelung aufgenommen werden (§ 489 HGB). Dem Verfrachter soll im Falle der Kündigung durch den Befrachter ein Anspruch entweder auf die vereinbarte Fracht (abzüglich ersparter Aufwendungen) oder böswillig unterlassenen Erwerbs oder auf ein Drittel der vereinbarten Fracht, die so genannte *Fautfracht*, eingeräumt werden. Der Anspruch auf *Fautfracht* soll entfallen, wenn die Kündigung auf Gründen beruht, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind.

In enger Anlehnung an das allgemeine Frachtrecht sind in § 490 HGB die Rechte des Verfrachters bei säumiger Abladung, in § 491 HGB das Recht des Befrachters und des Empfängers, nachträglich Weisungen zu erteilen sowie in § 492 HGB die Rechtsfolgen von Beförderungs- und Ablieferungshindernissen ausgestaltet. Gleiches gilt für § 493 HGB über die Fälligkeit des Frachtanspruchs, die Frachtberechnung sowie die Auswirkungen von Leistungsstörungen im Bereich der Beförderungspflicht auf den Frachtanspruch.

Die Rechte und Pflichten des Empfängers werden in § 494 HGB geregelt. Danach soll der Empfänger wie nach altem Recht einen Anspruch gegenüber dem Verfrachter auf Ablieferung des Gutes Zug um Zug gegen Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Seefrachtvertrag erhalten. Außerdem wird der Empfänger zur Zahlung der Fracht verpflichtet. Die Höhe der

Frachtzahlungspflicht des Empfängers bestimmt sich grundsätzlich nach dem Konnossement oder dem Seefrachtbrief. Abweichend vom geltenden Recht kann jedoch der Empfänger einwenden, dass die Fracht unangemessen ist, wenn der Empfänger keine Kenntnis von der Höhe der Fracht hatte.

Schließlich erhält der Verfrachter – wie im allgemeinen Transportrecht – ein Pfandrecht an den Gütern – nicht nur für konnexe, sondern auch für inkonnexe Forderungen.

2. Haftung

Die für Stückgutfrachtverträge vorgeschlagenen Haftungsregelungen beruhen weiterhin auf den Prinzipien der von Deutschland ratifizierte Haager Regeln und den weiterhin in das Handelsgesetzbuch übernommenen Visby-Regeln. Dies bedeutet Folgendes:

Die Haftung des Befrachters bleibt wie bisher verschuldensabhängig, wobei der Verfrachter die Beweislast für fehlendes Verschulden trägt. Die strengere verschuldensunabhängige Haftung des allgemeinen Transportrechts (§ 425 HGB) wird also nicht übernommen.

Es bleibt auch dabei, dass der Verfrachter für verloren gegangene oder beschädigte Güter Wertersatz zu leisten hat, den das Gut bei ordnungsgemäßer Ablieferung am Bestimmungsort gehabt hätte (§ 502 HGB). Anders als im Landfrachtrecht wird damit für das Seerecht weiterhin der Ablieferungswert maßgeblich sein und nicht der so genannte Versandwert. Auch die im Gesetz verankerten Haftungshöchstsummen bleiben unverändert, entweder 666,67 SZR/je Stück oder Einheit oder 2 SZR/kg Rohgewicht der betroffenen Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Die für die Ansprüche aus dem Stückgutfrachtvertrag gesetzlich und vertraglich vorgesehenen Haftungsbefreiungen und –begrenzungen gelten nach wie vor auch für außervertragliche Ansprüche gegen den Verfrachter (§ 506 HGB), diese Regelung wird § 434 HGB angeglichen.

Die gesetzlich und eventuell auch im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen sollen - wie bisher in § 660 Abs. 3 HGB geregelt - dann entfallen, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Da nur auf das qualifizierte Verschulden des Verfrachters selbst abgestellt wird, trägt sie den Interessen des Seebeförderers (und des Spediteurs) besser Rechnung als die entsprechende Regelung im Landfrachtrecht (§ 435 HGB). Neu ist, dass bei einer unerlaubten Decksverladung der Verfrachter sich ebenfalls nicht auf die Haftungsbeschränkungen berufen darf. Hier wird sozusagen ein qualifiziertes Verschulden unterstellt.

Nach wie vor können sich auch die Leute des Verfrachters und die Mitglieder der Schiffsbesatzung auf die gesetzlichen und im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen berufen, § 508 Abs. 1 HGB. Diese Privilegierung entfällt jedoch wie bisher, wenn der Schaden vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, verursacht wird.

Neu eingeführt wird in das Seehandelsrecht die aus dem allgemeinen Transportrecht bekannte Rechtsfigur des ausführenden Verfrachters, die jedoch auch einige Abweichungen zu dem als Vorbild dienenden § 437 HGB aufweist. Insbesondere kann auch das Umschlagunternehmen im Seehafen ausführender Verfrachter sein.

In Bezug auf die Schadensanzeige wird wie bislang geregelt, dass bei Fehlen einer rechtzeitig und formgerecht erstatteten Schadensanzeige widerleglich vermutet wird, dass das Gut vollständig und unbeschädigt abgeliefert worden ist (§ 510 HGB). Abweichend vom bisherigen § 611 HGB wird allerdings nicht vermutet, dass der Schaden auf einem Umstand beruht, den der Verfrachter nicht zu vertreten hat. Insofern erfolgt eine Anpassung an die entsprechende Regelung im allgemeinen Transportrecht (§ 438 HGB). Schließlich wird in den Haftungsbestimmungen nach dem Vorbild des § 424 HGB auch eine Regelung aufgenommen, die bestimmt, dass nach Ablauf einer bestimmten Frist, innerhalb derer die Güter nicht abgeliefert werden, die Güter als verloren betrachtet werden können (§ 511 HGB).

Abweichend vom bisherigen Recht sind die Haftungsbestimmungen für den Stückgutvertrag AGB-fest ausgestaltet worden. § 512 Abs. 1 HGB bestimmt, dass die Parteien eines Stückgutfrachtvertrages von den Haftungsvorschriften grundsätzlich nur dann abweichen dürfen, wenn über die Abweichung eine Individualvereinbarung getroffen wird. Werden vorformulierte Vertragsbedingungen, insbesondere AGB verwendet, so soll grundsätzlich nur eine Anhebung der für den Verfrachter geltenden Haftungshöchstsumme gestattet werden. Anders als im allgemeinen Transportrecht wird im Gesetz kein Haftungskorridor von 2 bis 40 SZR verankert, sondern die im Gesetz verankerten Haftungshöchstsummen sind als Mindesthaftungsbeträge ausgestaltet. Nur durch Individualvertrag können diese Beträge abgesenkt werden. Die Vertragsfreiheit wird nur dann weitergehend beschränkt, wenn ein Konnossement gegeben werde und ein Dritter aus dem Konnossement Rechte herleitet.

Darüber hinaus soll auch ein Haftungsausschluss für nautisches Verschulden der Leute des Verfrachters und der Schiffsbesatzung und für Feuer durch vorformulierte Vertragsbedingungen vereinbart werden können (§ 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB). Dieser Besonderheit ist in der Praxis Rechnung zu tragen. Bis zu einer Neufassung der ADSp empfiehlt der DSLV seinen Mitgliedsunternehmen unverbindlich einen dieser Rechtslage angepassten ADSp-Hinweis zu verwenden.

Eine vertragliche Freizeichnung für sogenannte Landschäden, also für Schäden, die zwischen der Übernahme des Gutes bis zum Einladen in das Schiff und nach dem Ausladen aus dem Schiff bis zur Ablieferung verursacht werden, soll dagegen – wie jede Haftungserleichterung für den Verfrachter – nur noch im Wege der Individualvereinbarung möglich sein.

Schließlich bleibt in Bezug auf die Haftungsbestimmungen darauf hinzuweisen, dass nach dem Vorbild des geltenden Art. 6 Abs. 2 EGAGB eine Vorschrift in das Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch aufgenommen wird, die sicherstellt, dass die Bundesrepublik Deutschland ihre völkerrechtlichen Verpflichtungen gegenüber den anderen Vertragsstaaten der Haager Regeln erfüllt, solange die Bundesrepublik an die Haager Regeln völkerrechtlich gebunden ist. Diese Regelung trägt der Tatsache Rechnung, dass die zuvor skizzierten Haftungsregelungen auch Abweichungen nach den Haager Regeln (sowie den Visby Regeln) enthält.

3. Beförderungsdokumente

Die Vorschriften über die Beförderungsdokumente sind vereinfacht und neu geordnet worden. Es wird nicht nur das Konnossement geregelt, sondern auch der so genannte Seefrachtbrief, um auf diese Weise der veränderten Schifffahrtspraxis Rechnung zu tragen. Schließlich schafft das neue Seehandelsrecht auch eine gesetzliche Grundlage für elektronische Beförderungsdokumente (§ 516 Abs. 2 und 3, § 526 Abs. 4 HGB).

Das neue Seehandelsrecht sieht vor, dass der Ablader grundsätzlich einen Anspruch gegenüber dem Verfrachter auf Ausstellung eines Orderkonnossementes hat (§ 513 Abs. 1 HGB). Die Rechtsfigur des Abladers wird dabei in § 513 Abs. 2 HGB erstmals definiert. Ablader ist danach derjenige, der das Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergibt und als Ablader vom Befrachter zur Eintragung ins Konnossement benannt ist.

Beibehalten wird auch die gesetzliche Unterscheidung zwischen Bord- und Übernahmekonnossement (§ 514 HGB). Die in das Konnossement aufzunehmenden Angaben orientieren sich an § 408 Abs. 1 HGB (§ 515 HGB). Ist in einem Konnossement der Verfrachtet nicht angegeben oder wird jemand als Verfrachter bezeichnet, der nicht der Verfrachter ist, sieht der Entwurf nach dem Vorbild des geltenden Rechts vor, dass dann der Reeder aus dem Konnossement berechtigt und verpflichtet ist (§ 518 HGB).

Die Beweiswirkungen des Konnossements bleiben erhalten: Nach § 517 Abs. 1 HGB begründet das Konnossement die Tatsachenvermutung, dass der Verfrachter das Gut so übernommen hat, wie es hinsichtlich Art, äußerlich erkennbarer Verfassung und Beschaffenheit, Maß, Zahl und Gewicht des Gutes sowie dauerhafter und lesbarer Merkmale im Konnossement beschrieben ist. Enthält das Konnossement keine Angabe über die äußerlich erkennbare Verfassung oder Beschaffenheit, so begründet das Konnossement die Vermutung, dass das Gut in äußerlich erkennbarer guter Verfassung und Beschaffenheit ist. Die dargestellten Vermutungswirkungen können aber nach § 517 Abs. 2 HGB durch die Aufnahme „begründeter“ Vorbehalte (z.B. said to contain) in das Konnossement eingeschränkt oder ausgeschlossen werden. Nach § 520 Abs. 1 HGB ist der legitimierte Besitzer des Konnossements die einzige Person, die bei Ausstellung eines Konnossements dem Verfrachter Weisungen erteilen kann. Befolgt der Verfrachter gleichwohl die Weisung einer Person, die sich nicht durch ein Konnossement ausweist, so haftet er dem aus dem Konnossement Berechtigten für den daraus entstehenden Schaden. Diese Haftung ist verschuldensunabhängig, jedoch der Höhe nach begrenzt auf den Betrag, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre (§ 520 Abs. 2 Satz 2 HGB).

Der legitimierte Besitzer des Konnossements ist nach § 521 HGB auch derjenige, der die Ablieferung des Gutes verlangen kann. Dabei stellt das Gesetz klar, dass der legitimierte Besitzer die Ablieferung des Gutes nur verlangen kann, wenn das Gut am Löschplatz angekommen ist. Macht der legitimierte Besitzer von seinem Recht Gebrauch, so ist er auch zur Zahlung der noch geschuldeten Fracht und einer Vergütung im Falle einer Beförderungsverzögerung verpflichtet. Der Verfrachter ist berechtigt, die Ablieferung des Gutes zu verweigern, solange die ihm geschuldeten Leistungen nicht erfüllt werden oder ihm das quitierte Konnossement nicht zurückgegeben wird.

Wird der Verfrachter wegen Verlust oder Beschädigung aus dem Konnossement in Anspruch genommen, so kann er nach § 522 Abs. 1 HGB dem aus dem Konnossement Berechtigten nur solche Einwendungen entgegenhalten, die die Gültigkeit der Erklärungen im Konnossement betreffen, sich unmittelbar aus dem Konnossement ergeben oder dem Verfrachten unmittelbar gegenüber dem aus dem Konnossement Berechtigten zustehen. Bestimmungen im Stückgutfrachtvertrag oder einer anderen Vereinbarung, auf die im Konnossement lediglich verwiesen wird, z.B. Charterbedingungen können dem aus dem Konnossement Berechtigten grundsätzlich nicht entgegengehalten werden.

Verjährung

Die im neuen Seehandelsrecht verankerten Verjährungsvorschriften sollen zunächst für vertragliche wie außervertragliche Schadensersatzansprüche gelten, § 610 HGB. Die neuen Bestimmungen legen für Ansprüche aus Seefrachtverträgen und Konnossementen nach wie vor eine einjährige Verjährungsfrist fest. Das Seehandelsrecht sieht auch eine dem § 439 Abs. 3 HGB über die Hemmung der Verjährung nachgebildete Regelung vor, die bestimmt, dass durch einseitige Erklärung des Anspruchstellers, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, gehemmt werden. Wie im allgemeinen Landfrachtrecht neu geregelt ist, soll auch hier eine Haftbarhaltung in Textform genügen.

Inkrafttreten

Die neuen Vorschriften wurden am 24. April 2013 im Bundesgesetzblatt (Teil I, Nr. 19, S. 831 ff) verkündet. Gemäß Art. 15 Abs. 1 des Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts treten die neuen HGB-Bestimmungen am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der neue Art. 70 Abs. 2 EG HGB legt sodann fest, dass alle bis zum 24. April 2013 abgeschlossenen Seefrachtverträge nach dem alten, bis zum Inkrafttreten geltenden Recht zu beurteilen sind. Wichtig ist, dass dies auch für die Verjährungsregelungen gilt.

Das neue Seehandelsrecht gilt sodann für alle ab dem 25. April 2013 abgeschlossenen Verträge.

Mit freundlichen Grüßen

Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.
Referat Recht und Versicherung

Hubert Valder

G e s c h ä f t s f ü h r e r
-Stellv. Hauptgeschäftsführer-