



SCHUNCK
GROUP

Internationaler
Assekuranz-Makler



SCHUNCK Information

Die Gesetzesreform des Seehandelsrechts und seine Auswirkungen auf die speditionelle Praxis

Das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts wird in den nächsten Wochen in Kraft treten. Es wurde am 13. Dezember 2012 vom Deutschen Bundestag angenommen und hat am 1. Februar 2013 den Bundesrat passiert.

Ziel des neuen deutschen Seehandelsrechts ist es, das seit 150 Jahren bestehende Recht grundlegend zu straffen und zu modernisieren. Des Weiteren wurden Änderungen im allgemeinen Landfrachtrecht vorgenommen.

Wichtig zu wissen

Für die Kunden, die über die Oskar Schunck AG & Co. KG eine Verkehrshaftungsversicherung abgeschlossen haben, bleibt der Versicherungsschutz in unveränderter Form bestehen.

Die prägnantesten Änderungen und Empfehlungen im Seehandelsrecht

Gesetzliche Einführung und Regelung der elektronischen Konnossemente und elektronischen Seefrachtbriefe

Die elektronischen Konnossemente und elektronischen Seefrachtbriefe sind jetzt den Papiergebundenen gleichgestellt, sofern sie die Authentizität und Integrität der Aufzeichnung wahren (vgl. §§ 516, 526 HGB-E). So muss das elektronische Konnossement wie das papiergebundene Konnossement unter anderem die Beweisfunktion, die Sperrfunktion, die Traditionsfunktion und die Legitimationsfunktion erfüllen (Begründung des Regierungsentwurfes Drucksache 17/10309 vom 12.07.2012).

Es wird sich in der Praxis erst noch zeigen müssen, wie sich das elektronische Konnossement gerade wegen seiner Wertpapierfunktion umsetzen lässt. Genaue Vorgaben macht der Gesetzgeber nicht. Es wird lediglich auf die Möglichkeit verwiesen, dass später durch Rechtsverordnung eine genauere Regelung erfolgen kann.

SCHUNCKempfehlung: Solange sich in der Praxis noch kein gesicherter Umgang mit dem elektronischen Konnossement ergeben hat, sollten Spediteure weiterhin auf das papiergebundene Konnossement zurückgreifen.

Verschuldenshaftung und Haftungshöhen ändern sich nicht

Der Grundsatz der Verschuldenshaftung des Verfrachters und die Haftungshöhen mit 2 SZR/kg bzw. 666,67 SZR je Stück oder Einheit ändern sich gegenüber dem alten Seehandelsrecht nicht. Somit muss sich die Praxis nicht an anderen Höchstbeträgen orientieren.

Kein Haftungsausschluss für den Verfrachter bei Feuer und nautischem Verschulden

Künftig besteht kein gesetzlicher Haftungsausschluss mehr zugunsten des Verfrachters für Feuer und nautisches Verschulden. Es ist jedoch möglich, einen solchen Ausschluss in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) zu vereinbaren.

SCHUNCKempfehlung: Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) sehen diesen Ausschluss nicht vor. Die Reedereien werden jedoch weiterhin in ihren Dokumenten davon Gebrauch machen. Daher sollte der Spediteur zur Wahrung des Gleichlaufs der Haftung im Fall einer Fixkostenspedition darauf achten, dass er mit seinem Auftraggeber ebenso solch einen Haftungsausschluss vereinbart.

Klare Trennung zwischen Stückgut- und Reisefrachtvertrag

Das Seehandelsrecht unterscheidet bei den Seefrachtverträgen zwischen dem Stückgutfrachtvertrag (§§ 481 ff. HGB-E) und dem Reisefrachtvertrag (§§ 527 ff. HGB-E). Dabei wurden auch Vorschriften aus dem Landfrachtrecht über die Abwicklung der Beförderungsverträge übernommen.

Der Verfrachter kann bei einer Kündigung des Stückgutfrachtvertrages durch den Befrachter (z.B. Spediteur) das Frachttgelt fordern (§ 489 HGB-E, entspricht im Wesentlichen § 415 HGB). Hier steht ihm ein Wahlrecht zu. Entweder kann er die vereinbarte Fracht sowie die zu ersetzenden Aufwendungen verlangen unter Anrechnung der ersparten Aufwendungen oder eines anderweitigen tatsächlich erfolgten oder böswillig unterlassenen Erwerbs. Oder

er fordert ein Drittel der vereinbarten Fracht, die sog. Fautfracht. Im letzteren Fall muss er keine Rechenschaft zu eventuell ersparten Aufwendungen ablegen.

Neue Regelung zur Verladung auf Deck

Eine Verladung auf Deck durch den Verfrachter ist ausnahmsweise ohne ausdrückliche Zustimmung des Befrachters bzw. Abladers bei ausgestellttem Konnossement zulässig, wenn das Gut sich in oder auf einem Lademittel (z.B. Container) befindet, das für die Beförderung auf Deck tauglich ist, und wenn das Deck für die Beförderung eines solchen Lademittels ausgerüstet ist (§ 486 Absatz 4 Satz 3 HGB-E). Allerdings kann der Befrachter bzw. Ablader einer Decksverladung widersprechen. Eine unerlaubte Verladung auf Deck führt zu einer verschuldensunabhängigen Haftung (§ 500 HGB-E).

Hervorgehobene Stellung des Kapitäns wird aufgegeben

Aufgrund der heute arbeitnehmerähnlichen Stellung des Kapitäns wird seine bisher hervorgehobene Stellung bei der Ausführung der vom Reeder abgeschlossenen Verträge aufgegeben.

Gestrafte Regelungen über rechtliche Auswirkung der Großen Haverei

Die Regelungen über die rechtliche Auswirkung der Großen Haverei werden deutlich gestrafft und Sonderregelungen wie die uneigentliche Haverei, die kleine Haverei und die besondere Haverei abgeschafft.

Eigener Abschnitt für Schiffsüberlassungsverträge

Neu ist die Unterscheidung zwischen dem Schiffsmietvertrag (Bareboat Charter, § 553 HGB-E) und dem Zeitchartervertrag (§ 557 HGB-E).

Keine Partenreederei und seerechtliche Verklarungsverfahren mehr

Die Partenreederei und das seerechtliche Verklarungsverfahren werden im Seeverkehr abgeschafft.

Die prägnantesten Änderungen und Empfehlungen im Landfrachtrecht

Konkretisierung der Absenderpflicht

Der Absender hat die Pflicht, das Gut, das auf oder in einem Lademittel (z.B. Palette, Container) übergeben wird, beförderungssicher zu stauen und zu sichern (§ 411 Satz 2 HGB-E). Diese Ergänzung ist aufgrund einer analogen seerechtlichen Bestimmung in § 484 Satz 2 HGB-E zur Klarstellung aufgenommen worden.

Keine gewichtsbezogenen Haftungsbeschränkungen des Absenders mehr

Die bisherige gewichtsbezogene Haftungsbeschränkung des Absenders bei unrichtigen oder unvollständigen Angaben zum Gut (z.B. Gefahrgut) fällt weg (§ 414 HGB und § 451 c HGB (Umzug)).

SCHUNCKempfehlung: Hier ist für den Spediteur in seiner Eigenschaft als Absender besondere Vorsicht bei der Schließung von Frachtverträgen geboten, da er sich bei ungenauen Angaben zum Gut einer unbeschränkten Haftung aussetzt.

Keine drucktechnisch deutliche Gestaltung abweichender Haftungsbeträge bei Nutzung des Haftungskorridors mehr erforderlich

Eine drucktechnisch deutliche Gestaltung der AGB ist nicht mehr notwendig, wenn die Haftungsbegrenzung im Rahmen des Haftungskorridors von 2 und 40 Rechnungseinheiten abweicht (Neufassung der Paragraphen 449 und 466 HGB). Es reicht stattdessen aus, den Vertragspartner „in geeigneter Weise“ auf die anderweitige Haftungsbegrenzung aufmerksam zu machen.

SCHUNCKempfehlung: Wer die bisherige Anforderung an die drucktechnisch deutliche Gestaltung erfüllt hat, ist auf der sicheren Seite.

Textform für verjährungshemmende Haftbarhaltung genügt

Eine Schriftform ist bei der verjährungshemmenden Haftbarhaltung sowie deren Ablehnung nicht mehr erforderlich (§ 439 Abs. 3 HGB-E). Es genügt künftig die Textform. Somit reicht z.B. eine E-Mail zur Wahrung der Form aus.

Einführung des elektronischen Frachtbriefs und des elektronischen Ladescheins

Der elektronische Frachtbrief und der elektronische Ladeschein sind jetzt den Papiergebundenen gleichgestellt, sofern sie die Authentizität und Integrität der Aufzeichnung wahren (§ 408 Abs. 3 HGB-E, Frachtbrief und § 444 Abs. 3 HGB-E, Ladeschein).

Ihr persönlicher Ansprechpartner in Ihrem Schunckhaus steht Ihnen für weitere Unterstützung vor Ort gerne zur Verfügung.

RA Stephan Rieß
Geschäftsbereich Verkehr & Logistik
Zentrale München



Internationaler
Assekuranz-Makler
OSKAR SCHUNCK
Aktiengesellschaft & Co. KG
Leopoldstraße 20, 80802 München
Telefon 0 89/38177-0
info@schunck.de
www.schunck.de