



## Auswirkungen der Änderungen des allgemeinen Transportrechts Reform zu Wasser und zu Lande

Die Kernpunkte der Änderungen im allgemeinen deutschen Transportrecht infolge der jüngsten Reform des Seehandelsrechts sind im Stahlreport bereits vorgestellt worden (5/13, S. 39). Im Folgenden sollen deren praktischer Nutzen bzw. die sich ggf. ergebenden Risiken für den Stahlhändler als Beteiligten im Frachtvertragsgeflecht ausgelotet werden. Diese Aufgabe hat Rechtsanwalt Alexander Bartsch aus der Anwaltskanzlei Henseler & Partner/Düsseldorf übernommen.



Foto: BBS

**Informiert über Auswirkungen** des neuen Transportrechts: Rechtsanwalt Alexander Bartsch.

Wo „Seehandel“ drauf steht, ist auch einiges an „Straße“ drin – zu dieser Erkenntnis gelangt man unweigerlich bei Lektüre des Reformgesetzes. Unter anderem werden Haftungsbeschränkungen zugunsten des Warenabsenders gestrichen, einige Formvorschriften zurückgeschnitten und Konkretisierungen im Bereich der Ladungssicherung eingeführt.

Allein die Schlagworte „Haftungsbeschränkung“ und „Ladungssicherung“ lassen aufhorchen, verbergen sich dahinter doch generell wichtige – weil praxisrelevante – Themen. Aber was ändert sich wirklich und wie weit gehen die Neuerungen?

### Haftungsbeschränkung

Die bisherige summenmäßige Beschränkung der Haftung des Absenders für Fehlinformationen oder für mangelhafte Verpackung bzw. Kennzeichnung des zu transportierenden Gutes wird durch Streichung des § 414 Abs. 1 S. 2 Handelsgesetzbuch (HGB) beseitigt. Darin war bislang geregelt, dass der Absender bei Schäden, die infolge

falscher oder unvollständiger Instruktionen zum Umgang mit der Ware beim Transport entstanden sind, nur bis zu einem am Gewicht des Transportguts orientierten Höchstbetrag haftet.

Hintergrund der Streichung ist in erster Linie das Bestreben des Gesetzgebers, die Haftungsfolgen im HGB an die des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) anzugleichen. In der CMR ist eine solche Haftungsbeschränkung nicht geregelt.

Tatsächlich stellt das Gewicht eines Gutes aber auch unabhängig davon keine geeignete Bezugsgröße für die Deckelung der Haftung dar; schließlich kann auch durch leichtgewichtige Waren ggf. ein hoher Schaden an anderen Transportgütern angerichtet werden.

Absender im Sinne des Gesetzes ist der Vertragspartner des Frachtführers, also auch der vom Händler zwischengeschaltete Spediteur, der mit der Organisation des Transports – demnach auch der Besorgung eines ausführenden Transporteurs – beauftragt ist. Der Händ-

ler ist damit immer Absender im Sinne der Vorschrift, wenn er den Vertrag mit dem Carrier ohne Zwischenschaltung eines Dritten schließt.

Künftig also haftet der Absender insoweit nicht nur – wie bisher – unabhängig von einem Verschulden, sondern grundsätzlich auch der Summe nach unbegrenzt. Dabei nutzt im Übrigen auch das „Abschütteln“ des Status als Absender durch Zwischenschaltung eines Spediteurs nichts, da die Haftung des Händlers diesem gegenüber künftig ebenso unbegrenzt ist und insoweit parallel läuft, § 455 HGB.

Andererseits wird es dem Händler im Gegenzug vom Gesetzgeber durch einen neuen § 449 Abs. 2 S. 2 HGB ausdrücklich ermöglicht, seine Haftung gegenüber dem Frachtführer z. B. im Rahmen von Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) summenmäßig zu deckeln. Wo die Wirksamkeitsgrenzen einer solchen Deckelung liegen, deutet der Gesetzgeber aber nicht an.

Eine einfache Orientierung am Gewicht der transportierten Ware dürfte angesichts der Gründe für die

Abschaffung der alten gesetzlichen Formel nicht mehr möglich sein. Es werden neben dem Gewicht auch andere, für die Gefährlichkeit des Gutes maßgebende Faktoren einzu-beziehen sein, um die Wirksamkeitskontrolle des AGB-Rechts zu überste-hen.

### Ladungssicherung

Während § 411 HGB bislang aus-drücklich lediglich vorgeschrieben hat, dass der Absender das Trans-portgut zur Vermeidung von Beschä-digungen am Gut selbst sowie an anderen Gütern in geeigneter Weise zu verpacken hat, ist nun ein „Palet-ten-Absatz“ hinzugekommen: Danach hat der Absender bei Verwendung von Paletten die Güter auch auf die-sen in geeigneter Weise festzuzur-ren.

Hintergrund dieser Ergänzung ist auch in diesem Fall eine Anglei-chung an internationale Regelungs-standards (Art. 27 Abs. 3 der Rot-terdam Regeln).

Eine praktische Folge ergibt sich aus dem neu eingefügten Satz aller-dings nicht, da das „Palettenpro-blem“ auch vorher bereits gelöst war: So ändert sich an einer allgemeinen Pflicht zum beförderungssicheren Verpacken nichts, nur weil eine Palette verwendet wird. Die gesetz-geberische Änderung hat in diesem Fall daher nur Klarstellungsfunkti-onen.

### Kommunikationsformen

Gleich an mehreren Stellen trägt das Reformgesetz in seinem allgemei-nen Teil dem IT-Zeitalter Rechnung:

■ Zum einen kann der Warenabsen-der (oder -empfänger) die Verjäh-rung seiner gegen den Carrier erhobenen Ersatzansprüche wegen Schäden am Transportgut künftig auch durch Erklärung per E-Mail hemmen, § 439 Abs. 3 HGB. Bis-lang konnte der Betroffene dies nur durch Erhebung der Ansprü-che in (strenger) Schriftform errei-chen. Im Hinblick darauf, dass der-artige Ansprüche ohnehin grundsätzlich bereits nach einem Jahr verjähren, stellte die bishe-rige Regelung eine zusätzliche Hürde bei der Erhaltung der

Ansprüche gegen den Frachtfüh-rer dar. Auch damit betritt der deut-sche Gesetzgeber allerdings kein Neuland, da er lediglich eine Angleichung des deutschen Rechts an Art. 32 Abs. 2 CMR herstellt, der trotz seines missverständli-chen Wortlauts eine Verjährungs-unterbrechung ebenfalls durch ein-fache E-Mail zulässt.

■ Zum anderen führt das Gesetz – wieder einem entsprechenden internationalen Trend folgend – den sog. elektronischen Frachtbrief ein, § 408 Abs. 3 HGB. Dieser soll dann verwendet werden dürfen, wenn er hinsichtlich „Authentizität und Integrität“ die gleichen Standards bietet wie der herkömm-liche Papierfrachtbrief. Wann diese Anforderungen erfüllt sind, defi-niert der Gesetzgeber allerdings nicht, sondern hat diese Frage an das Bundesjustizministerium aus-gelagert. Dieses soll nun per Rechts-verordnung die Kriterien festle-gen. Wann dies geschehen wird, ist allerdings unklar. Derzeit hat der elektronische Frachtbrief daher noch keine Relevanz.

### Fazit

Alle vorstehend genannten wesent-lichen Änderungen des Landfracht-rechts gehen letztlich auf bereits bestehende Standards internatio-naler Abkommen zurück. Diese Angleichungen sind im Sinne der Vereinfachung von Handelstransak-tionen grundsätzlich zu begrüßen. So hängt die ordnungsgemäße Durchführung von Geschäften bzw. die Lösung von Konfliktfällen künf-tig weniger stark davon ab, welches Regelwerk auf das zugrunde lie-gende Vertragsverhältnis Anwen-dung findet.

Demgegenüber wird sich insbe-sondere bei der Frage der Haftungs-begrenzungsmöglichkeit des Absen-ders bei Fehlinformationen sowie dem elektronischen Frachtbrief erst anhand der hierfür jeweils noch zu entwickelnden Maßstäbe erweisen müssen, ob die Neuerungen aus Sicht des Händlers ausreichend bzw. praktikabel sind. Hierüber wird zu gegebener Zeit weiter zu berichten sein. ©