



Member of
Logistics Alliance Germany 

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

An die Mitglieder
des Rechtsausschusses
des Deutschen Bundestages
11011 Berlin

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
Unser Zeichen Va/Pf
Telefon-Durchwahl 0228 91440-24
Telefax-Durchwahl 0228 91440-724
E-Mail HValder@
dslv.spediteure.de
Datum 18. Oktober 2012

Reform des Seehandelsrechts

- BT-Drucksache 17/10309

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

ich bedanke mich für die Einladung und nehme gerne an der Anhörung zur Reform des Seehandelsrechts teil.

Der Hauptgeschäftsführer unseres Verbandes hat bereits in einer von mir erarbeiteten Stellungnahme des DSLVL, die Anfang Oktober an den Rechts- und Verkehrsausschuss versandt wurde, auf die Punkte hingewiesen, die vorrangig noch eine Änderung erfahren sollten. Hierauf beruht meine nachfolgende Stellungnahme zu dem Reformvorhaben.

Das deutsche Speditions- und Logistikgewerbe als ein global ausgerichteter Wirtschaftszweig begrüßt die Bemühungen, das deutsche Seehandelsrecht zu modernisieren und ein zeitgerechtes, den heutigen wirtschaftlichen Bedingungen entsprechendes Recht zu schaffen. Wir stimmen auch mit der Zielsetzung des Reformvorhabens überein, dass aus der Rechtsanwendung entstehende Probleme, die die deutsche Wirtschaft benachteiligen könnten, zu beseitigen sind. Hier besteht aber noch Handlungsbedarf.

1. Keine Aushöhlung des frachtrechtlichen Haftungsprinzips

- § 504 Abs. 1 Satz 2 HGB-E

Die Frachtführerhaftung ist – rechtspolitisch gewollt – seit je her abweichend vom allgemeinen Haftungsrecht ausgestaltet. Hier steht insbesondere nicht der Ausgleichsgedanke im Vordergrund, sondern eine interessengerechte Verteilung betriebsadäquater Risiken. Unter anderem wird dabei berücksichtigt, dass dem Beförderer oft beträchtliche Sachwerte anvertraut werden, die in keinem angemessenen Verhältnis zu seiner Vergütung stehen. Aus diesem Grund sind im Gesetz Haftungshöchstsummen verankert.

Auf diesem Prinzip baut auch der Regierungsentwurf auf, der jedoch die seefrachtrechtliche Besonderheit aufrechterhält, neben einer gewichtsbezogenen Haftungsbegrenzung auch eine sog. Stückhaftung vorzusehen. Teil dieser Besonderheit ist auch die sog. Containerklausel in § 504 Abs. 1 Satz 2 HGB-E. Zweck dieser Regelung war und ist es, von einer allein gewichtsbezogenen Haftungsbegrenzung im Interesse des Befrachters/Abladers abweichen zu können. Wie die Praxis seit Einführung der Containerklausel gezeigt hat, ist der Befrachter/Ablader von sich aus nicht in der Lage, durch Angabe der einzelnen Stücke im Konnossement die Haftung auszuweiten, da regelmäßig das Konnossement vom Verfrachter ausgestellt wird. Im praktischen Ergebnis und durchaus interessengerecht mussten danach der Befrachter/Ablader und Verfrachter über die Angabe der Stücke im Konnossement eine Einigung herbeiführen, so dass die hier verankerte Haftungsalternative letztlich einer einverständlichen Haftungserhöhung entspricht. Dieses Gleichgewicht ist erheblich gestört.

Ab dem 1. Januar 2011 müssen alle Waren vor der Ein- oder Ausfuhr im Rahmen des Import Control Systems (ICS) / Export Control Systems (ECS) elektronisch vorab angemeldet werden. Dabei ist die Verpackung zu codieren, die die betreffende Ware umschließt, die Angabe der Anzahl der Paletten oder Container als Lademittel reicht nicht aus.

Der Regierungsentwurf (S. 83 und 141) trägt dieser aktuellen Besonderheit keine Rechnung. Wird von hoheitlicher Seite die Angabe konkreter Sendungsdaten verlangt und genügt es nicht, Ladehilfsmittel wie den Container oder die im Container gestauten Paletten anzugeben, werden auf diese Weise die im Gesetz vorgesehenen Haftungsbegrenzungen „außer Kraft gesetzt“. Führte bisher die Angabe 10 Paletten mit Schuhen zu einer Stückhaftung von 10 x 666,67 SZR, erhöht sich jetzt die Haftung durch die Angabe der auf den Paletten gestauten 200 Kartons auf 10 x 200 x 666,67 SZR. Dies läuft wirtschaftlich betrachtet zumeist auf eine der Höhe nach unbeschränkte Haftung hinaus. Das seefrachtrechtliche Haftungssystem mit seinen im Gesetz verankerten Haftungshöchstsummen läuft hier ins Leere, weil die in der Regel gewichts- oder entfernungsbezogene Vergütung in keinem angemessenen Verhältnis zum Haftungsrisiko mehr steht. Schon heute mehren sich die Fälle, dass Container mit wertvollem Gut unter diesen Prämissen von Verfrachtern (Reedern) nicht zur Beförderung angenommen werden.

Insofern sollte § 504 Abs. 1 Satz 2 HGB-E zumindest in dem Sinne überarbeitet werden, dass ausschließlich das im Beförderungsdokument angegebene Lademittel als Stück oder Einheit angesehen wird.

2. Kündigung der Haager Regeln

Entgegen dem Bericht der zur Reform des Seehandelsrechts eingesetzten Sachverständigenkommission und dem Referentenentwurf sieht der Regierungsentwurf keine Kündigung der Haager Regeln vor. Dies ist aus unserer Sicht unverständlich, weil sich das nationale Haftungsrecht weiterhin an den Haager/Visby Regeln ausrichtet. Ohne Bindung an die Haager Regeln, könnte das neu deutsche Recht ohne Unterschied gegenüber allen Staaten angewendet werden und der die Rechtsanwendung erschwerende und kaum verständliche Art. 6 EGHGB könnte entfallen. Das damit ein Beitrag zu einem deutlichen Mehr an Rechtsklarheit geschaffen würde, hat Herber in der Zeitschrift Transportrecht 2012, S. 267ff zutreffend beschrieben.

3. Gleichlauf von vertraglicher und deliktischer Haftung nicht gefährden

§§ 434 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1, 506 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 HGB-E

Die Neufassung des § 434 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 HGB-E und die Übernahme dieser Bestimmung in § 506 HGB-E soll den Schutz vertragsfremder Dritter verbessern. Dies mag auf den ersten Blick auch interessengerecht sein, wenn auch aus der Praxis uns keine Fälle bekannt sind, wo die derzeit gültige Fassung des § 434 HGB zu unbilligen Ergebnissen geführt hat. Die vorgesehene Änderung wird aber zu Ungerechtigkeiten bei den in die Transportabwicklung eingesetzten Subunternehmern führen. Denn der mit diesen Gesetzesbestimmungen bezweckte Gleichlauf von vertraglicher und deliktischer Haftung wird gefährdet. In unserer arbeitsteiligen Wirtschaft ist es die Regel, dass mehrere Transportunternehmer zu unterschiedlichen Vertragsbedingungen eingeschaltet. Zukünftig müsste aber jeder in der Kette tätige Beförderer, der z.B. im Rahmen seines Riskmanagements zu seinen Gunsten die gesetzliche Haftung verändert (z.B. Vereinbarung eines Haftungsausschluss für Feuer) damit rechnen, dass der Eigentümer der Ware dennoch aus Delikt Schadensersatz verlangen kann – mit nicht überschaubaren Folgen. Deshalb sollten die Bestimmungen in §§ 434 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1, 506 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 HGB-E ersatzlos entfallen.

4. Keine besonderen Voraussetzungen für die Einbeziehung von AGB

- §§ 449, 451h, 466 HGB-E

Allgemeine Geschäftsbedingungen sind heute aus dem geschäftlichen Alltag nicht mehr weg zu denken. Aus Sicht des Verwenders vereinfachen sie die Organisation im Unternehmen, erleichtern die Kalkulation und ersparen ihm Kosten und Arbeitsaufwand, Verträge im Einzelnen auszuhandeln. Dieses Interesse spiegelt sich im unternehmerischen Verkehr auch in „erleichterten“ Voraussetzungen für die Einbeziehung in AGB wider (§ 310 BGB), während der Kunde des Verwenders in seinen Interessen durch eine „strenge“ AGB-Kontrolle nach den §§ 307 ff BGB geschützt wird.

Dieses Gleichgewicht wird z. Z. erheblich gestört, in dem das in den §§ 449 Abs.2, 451h Abs.2, 466 Abs. 2 HGB enthaltenen Formerfordernis der besonderen drucktechnischen Ausgestaltung von Haftungsklauseln in Transport-AGB als ein Merkmal verstanden wird, welchen die Anforderungen an die Einbeziehung von Haftungsklauseln in Transport-AGB über die in § 310 BGB genannten Voraussetzungen hinaus erhöht.

Die Bundesregierung betont im Regierungsentwurf zu Recht, dass es sich hier um eine „rechtspolitische Fehlentwicklung“ handelt. Im Seefrachtrecht finden sich keine entsprechenden Bestimmungen und im allgemeinen Transportrecht geht der Gesetzentwurf der Frage nach, ob die genannten Vorschriften aufrechtzuerhalten sind. Dies wird für die Absenderhaftung verneint, überraschenderweise jedoch nicht für die Haftung der Frachtführer und Spediteure. Zwar sieht der Regierungsentwurf auch hier Änderungen vor, im Kern hält der Regierungsentwurf aber an erhöhten Einbeziehungsvoraussetzungen für Haftungs-AGB fest, da z. B. der Frachtführer oder Spediteur, der zu seinen Gunsten von den gesetzlichen Haftungsbestimmungen abweichen möchte, bei Vertragsschluss einer besonderen Hinweispflicht genügen muss.

Aus Sicht des DSLV ist es notwendig, im allgemeinen Transportrecht – im Einklang mit allen anderen Wirtschaftsbereichen - generell keine zusätzlichen Anforderungen an die Einbeziehung von AGB zu stellen. Dies wird aber nur dadurch erreicht, dass im HGB für alle durch Haftungs-AGB gestaltbaren Bereiche des Transportrechts keine besonderen Einbeziehungsvorausset-

zungen definiert werden. Soweit ursprünglich mit dieser Bestimmung marktschwache Straßenfrachtführer geschützt werden sollten, ist es ohnehin fragwürdig, ob dies die Aufgabe des Handelsrechts ist. Jedenfalls läuft dieses Schutzziel ins Leere, weil die nach § 7a Güterkraftverkehrsgesetz vorgeschriebene Pflichtversicherung, aber auch alle anderen Straßenfrachtführerpolicen die in AGB zulässige Haftungserhöhungen bis 40 SZR/kg ohne Mehrprämie mitversichern. Entscheidend ist jedoch, dass diese Bestimmungen die Vertragsabwicklung massiv behindern und wie ein Fremdkörper im AGB-Recht für den unternehmerischen Verkehr wirken, da sie sozusagen Verbraucherschutzvorschriften zum Vorbild haben und auch so wirken.

Mit freundlichen Grüßen

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

Herbert Veldner