



DAS NEUE HGB-SEEHANDELSRECHT

1

Die Beteiligten am Seefrachtgeschäft

- Reeder ist der Eigentümer eines Schiffes.
- Verfrachter ist, wer verspricht, die Beförderung von Gütern mit Seeschiffen durchzuführen.
Verfrachter und Reeder können identisch sein.
- Befrachter ist der Auftraggeber des Verfrachters.
- Ablader ist, wer für den Befrachter die Güter ans Schiff bringt.
Meist ein Spediteur.
- Empfänger ist die im Konnossement als solche bezeichnete Person.
- Schiffsmakler/Reedereiagenten akquirieren für eine Reederei Ladung aufgrund eines **Geschäftsbesorgungsvertrages**.

Thonfeld TransSecure

2

Wann ist das Seehandelsrecht für den Spediteur von Bedeutung?

- Für den Spediteur als Aussteller von House-B/Ls gegenüber dem Konnossementsinhaber
- Für den Spediteur gegenüber dem beauftragten Verfrachter als dessen Subunternehmer
- Für den Spediteur als **Fixkostenspediteur** gegenüber dem Auftraggeber,
 - wenn er multimodale Transporte unter Beteiligung eines Seeschiffs organisiert,
 - **und** der Schaden nachweislich während des Seetransports entstand.

Wo ist das deutsche Seerecht geregelt?

- Seit 1.1.1900 gilt das HGB-Seehandelsrecht (§§ 476 ff.), welches auf dem ADHGB von 1861 beruht.
- 1940 wurden die Haager Regeln (HR) ratifiziert und die sich daraus ergebenden Änderungen in das HGB-Seehandelsrecht eingebaut.
- 1985 wurde das HGB-Seehandelsrecht an die Haag-Visby-Regeln (HVR) angepasst, ohne dass diese ratifiziert wurden.
- ✓ Durch die Reform des HGB-Seehandelsrechts vom 25.4.2013 ergeben sich nun einige Abweichungen von den HR und den HVR.

Welches Problem ergibt sich daraus?

- Wird ein Konnossement in Deutschland für einen Seetransport in einen anderen HR-Staat ausgestellt, müssen die zwingenden Bestimmungen der HR Anwendung finden, auch wenn diese vom aktuellen HGB-Seehandelsrecht abweichen.
- In diesem Fall gilt z.B. nur die Packstückhaftung von 100 engl. Pfund.
- Das kann vermieden werden, wenn im Konnossement durch eine „Paramountklausel“ (Rechtswahlklausel) deutsches Recht vereinbart wird.

Seefrachtrecht?

- Es gab bisher kein Seefrachtrecht, sondern nur ein **Seehandelsrecht!**
- Das Seehandelsrecht regelt hauptsächlich die Funktion des **Konnossements** als Wertpapier („Traditionspapier“).
- Damit dieses Wertpapier im Schadenfall nicht zum wertlosen Papier wird, enthält das Seehandelsrecht auch **zwingende Bestimmungen** über die **Mindesthaftung** des Verfrachters gegenüber dem Konnossementsinhaber.
- Insoweit war das bisherige Seehandelsrecht **indirekt** auch ein Seefrachtrecht.
- Aber es galt nur zwingend
 - im Verhältnis zwischen Konnossementsausteller und Konnossementsinhaber
 - und „fiktiv“ für den Fixkostenspediteur gegenüber dessen Auftraggeber.

Welche Bedeutung hat das Konnossement?

- Der gutgläubige Käufer muss darauf vertrauen können, dass die Angaben im Konnossement richtig sind. Sie können daher **nicht** durch Gegenbeweis des Verfrachters entkräftet werden.
- Wenn im Konnossement die Anzahl der im Container verpackten Einzelstücke angegeben ist, gilt nicht mehr der Container als Packstück, sondern die Anzahl der Einzelstücke im Container.
- Das führt zu einer spürbaren Haftungserhöhung für den Verfrachter > „**Scripturhaftung**“.
- Jedoch kann der Verfrachter die Scripturhaftung durch eine **Unbekanntklausel** ("said to contain") einschränken.

Thonfeld TransSecure

7

Struktur des neuen Seehandelsrechts

- „Seefrachtverträge“ unterteilt in:
 - ✓ Stückgutfrachtvertrag (§§ 481 - 526 HGB) und
 - ✓ Reisefrachtvertrag (§§ 527 -535 HGB).
 - Innerhalb des Stückgutfrachtvertrages gibt es Sonderbestimmungen über Konnossemente (§§ 513 – 525 HGB).
 - § 526 HGB regelt erstmals den Seefrachtbrief und dessen Bedeutung
 - Verjährung: §§ 605 - 610 HGB
- Das neue **Seehandelsrecht** ist damit primär zu einem **Seefrachtrecht** geworden mit **Sondervorschriften über Konnossemente**.

Thonfeld TransSecure

8

Welches Haftungsprinzip gilt im Seerecht?

Obhutshaftung

als Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast .

- „Haftungsausschlüsse“ beschreiben, welche Ereignisse als unverschuldet gelten.

Problem: Verladung erfolgt durch Umschlagsbetriebe!

- Die Haftung für Schäden im Gewahrsam der Terminals wurde bisher im Konnossement regelmäßig ausgeschlossen.

Neu:

- Die Haftung für „Landschäden“ zwischen Ankunft im Terminal und Einladen ins Schiff bzw. umgekehrt, kann nur noch durch Individualvereinbarung ausgeschlossen werden.

Wie bedeutet das für den Fixkostenspediteur?

BGH:

Die Zwischenphasen des Umschlags

– das Verbringen von einem zum anderen Transportmittel nach dem Ende des Ausladevorgangs bis zum Beginn des Einladevorgangs einschl. einer transportbedingten Lagerung – sind dem Seerecht zuzuordnen.

Welche Haftungsausschlüsse gibt es?

Der Verfrachter haftet nicht für:

- Unabwendbare Ereignisse (Schäden aus den besonderen Gefahren der See) analog § 426 HGB
z.B. Güterschaden aufgrund erlaubter Decksverladung – Container!,
- Mangelhafte See- oder Ladungstüchtigkeit, wenn der Verfrachter beweist, dass der Mangel bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken war.
- Güterschäden, die bei der Rettung von Leben oder Eigentum auf hoher See entstanden sind,
- Krieg, Beschlagnahme, Streik oder Aussperrung,
- Fehler des Abladers oder Befrachters (mangelhafte Verpackung, bzw. Kennzeichnung),
- Schäden aufgrund der natürlichen Beschaffenheit des Gutes.

Haftungsausschlüsse

Die **Haftungsausschlüsse**

- Feuerschäden,
- nautisches Verschulden

sind entfallen, können jedoch zusätzlich – auch durch AGB – vereinbart werden.

In welchem Umfang haftet der Verfrachter?

- Wertersatzprinzip, daher keine Haftung für Güterfolgeschäden.
- Maßgeblich ist der Wert am **Bestimmungsort**
- Schadenfeststellungskosten gelten als Teil des Güterschadens.
- Keine Haftung für Verspätung.

Welche Haftungsbegrenzungen gibt es?

- **2 SZR/kg oder 666,67 SZR pro Packstück**, je nachdem, welcher Betrag höher ist.

Welche abweichenden Haftungsvereinbarungen sind möglich?

- ✓ Durch **AGB** kann nur eine **Haftungserhöhung** zu Lasten des Verfrachters erreicht werden – also **kein Haftungskorridor**.
- ✓ Eine **Haftungsreduzierung** kann nur durch **Individualvereinbarung** erreicht werden.
- ✓ Dies jedoch nicht, wenn ein Konnossement ausgestellt wurde und ein Dritter (der Konnossementsinhaber) Ansprüche geltend macht.

Warum nicht?

Wann entfallen die Haftungsbeschränkungen?

- Nur ein **grobes Organisationsverschulden** des Verfrachters selbst (Inhaber, GF) führt zu einer unbegrenzten Haftung.
- Wegen dieser Einschränkung gibt es bisher nur ein Urteil, das einem Verfrachter eine unbegrenzte Haftung auferlegt hat.

„Havarie-Grosse“



Was bedeutet „Havarie-Grosse“?

- Havarie-Grosse (große Havarei) bezeichnet eine **außerordentliche** Seenotgefahr für Schiff und Ladung.
- Um Schiff und Ladung, die in dieser Situation eine Gefahrengemeinschaft bilden, aus der gemeinsamen Seenotgefahr zu befreien, ist der Kapitän verpflichtet, die notwendigen Rettungsmaßnahmen zu ergreifen.

Welchem Zweck dienen die Havarie Grosse-Regelungen?

- **Schadenverhütung/Schadenminderung!**
- Risikoausgleich zwischen Verfrachter und Ladungseigentümern.

Wie wirkt sich eine Havarie-Grosse aus?

- Die Werte der aufgeopferten Ladungsgüter und/oder die Rettungskosten von Schiff und Ladung aus der Seenotgefahr sollen von allen Mitgliedern der "Gefahrengemeinschaft" anteilmäßig getragen werden.
- Dispacheur erstellt eine Dispache.

Wo ist die Havarie-Grosse geregelt?

- National: im HGB-Seehandelsrecht
- International: York-Antwerp-Rules

Wann trifft den Spediteur das Havarie-Grosse-Risiko?

- Es trifft den Spediteur als Empfänger eines Containers mit Sammelgut

Hat er dafür Versicherungsschutz über seine VHV?

- Ja, aber:

Ziff. 17.3 ADSp: Von Havarieeinschüssen, die an den Spediteur, als Verfügungsberechtigten gestellt werden, hat der Auftraggeber den Spediteur sofort zu befreien.

Übungsfall

Erläutern Sie, wann der Exportspediteur im Seefrachtgeschäft

- als Ablader,
- als Befrachter oder
- als Verfrachter

gilt.

Lösung Übungsfall

- Als **Ablader** ist der Verschiffungsspediteur Erfüllungshelfer des Befrachters. Er ist mittelbarer Vertragspartner des Verfrachters. Er hat das Recht auf Anbordnahme der Güter, das Recht auf das B/L und das Recht auf Kündigung des Seefrachtvertrages.
- Als **Befrachter** tritt der Exportspediteur auf, wenn er im Innenverhältnis mit dem Verfrachter Seefrachtverträge abschließt.
- Als **Verfrachter** tritt er im Außenverhältnis zu seinen Kunden auf, wenn er sich durch Ausstellung eines eigenen B/Ls als Contracting-Carrier darstellt.