



# **Die Auswirkungen des SHR-ReformG auf die multimodale Beförderung**

**Dr. Klaus Ramming  
LEBUHN & PUCHTA**

Partnerschaft von Rechtsanwälten und Solicitor mbB  
Am Sandtorpark 2 D-20457 Hamburg  
Tel. +49 40 37 47 780  
Fax +49 40 36 46 50

# Einleitung

- das SHR-ReformG betrifft in erster Linie das Seehandelsrecht, insbesondere die §§ 476 ff. HGB – daneben aber etwa auch
  - die §§ 407 ff. HGB des allgemeinen Frachtrechts
  - die §§ 443 bis 448 HGB über den Ladeschein
- die Änderungen der §§ 407 ff. HGB sind nur selten echte Neuregelungen, sondern dienen häufig nur der Gleichschaltung mit parallelen Vorschriften der §§ 481 ff. HGB oder sind redaktionelle Änderungen
- die §§ 452 ff. HGB über die Multimodalbeförderung bleiben unverändert
  - bis auf: § 452 S. 2 HGB – ... wenn ein Teil der Beförderung „zur See“ durchgeführt wird
- weiterhin keine Sonderregelungen für „erweiterte Seebeförderungen“

# Einleitung

- mittelbar bewirkt das SHR-ReformG teils erhebliche Änderungen im Recht der Multimodal-Beförderung
- die § 452 ff. HGB enthalten im Wesentlichen Verweisungen, insbesondere auf
  - das allgemeine Frachtrecht in § 452 S. 1 HGB
    - gilt auch für den Ladeschein (§§ 443 ff. HGB)
  - auf das Haftungsrecht der Teilstrecke (§ 452a S. 1 HGB)
  - auf die Form und Frist des Haftungsrechts der letzten Teilstrecke (§ 452b Abs. 1 S. 2 HGB)
- die wichtigste Neuerung: die Umgestaltung der Haftung des Verfrachters für Ladungsschäden in den neuen §§ 498 ff. HGB, die ggf. im Falle des bekannten Schadensortes auf der Seeteilstrecke zum Tragen kommen (§ 452a S. 1 HGB)

# Die Änderungen der §§ 407 ff. HGB

- § 452 S. 1 HGB verweist für den Multimodal-Frachtvertrag auf die §§ 407 ff. HGB
- § 408 HGB (Frachtbrief)
  - insbesondere neue VO-Ermächtigung zum elektronischen Frachtbrief
  - ansonsten weichen die Regelungen über den (Multimodal-)Frachtbrief (§§ 408, 409 HGB) und den Seefrachtbrief (§ 526 HGB) erheblich voneinander ab
- § 411 HGB (Verpackung und Kennzeichnung)
  - Ergänzung um neuen S. 2: Gut in/auf Lademitteln (Container etc.) muss ebenfalls beförderungssicher gestaut und gesichert werden
- §§ 412, 413 HGB (Verladen und Entladen, Begleitpapiere)
- § 414 HGB (Haftung des Absenders)
  - Abs. 1 S. 2 ist aufgehoben: die bisherige höhenmäßige Beschränkung der Haftung des Absenders ist entfallen
  - es bleibt dabei, dass der Absender verschuldensunabhängig haftet – anders als der Befrachter bzw. benannte Dritte gegenüber dem Verfrachter nach § 488 Abs. 1 und 2 HGB

# Die Änderungen der §§ 407 ff. HGB

- § 416 (Anspruch auf Teilbeförderung)
- § 417 HGB (Nichtanlieferung des Gutes)
- § 418 HGB (Weisungsbefugnis)
  - Einführung einer Haftungsbeschränkung für den Fall, dass der Frachtführer einer Weisung ohne Vorlage des Frachtbriefs, der als Sperrpapier ausgestaltet ist, nachkommt (Abs. 6 S. 2) – der Betrag, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre
- § 419 HGB (Beförderungs- und Ablieferungshindernisse)
- § 420 HGB (Fracht)
- § 421 HGB (Empfänger)

# Die Änderungen der §§ 407 ff. HGB

- § 439 HGB (Verjährung)
  - für die Geltendmachung des Schadenersatzanspruchs gegen den Frachtführer zum Zwecke der Hemmung der Verjährung genügt auch die Textform (Abs. 3)
  - die AGB-Festigkeit der § 439 Abs. 1 bis 3 HGB betrifft nach Abs. 4 nur noch Schadenersatzansprüche wegen Verlust und Beschädigung des Gutes und Überschreitung der Lieferfrist
- § 440 HGB (Gerichtsstand)
  - die Vorschrift wird aufgehoben und nach § 30 ZPO umgesiedelt
  - sie gilt jetzt auch für Seebeförderungen sowie für Beförderungen, die nicht dem deutschen Frachtrecht unterliegen
- §§ 440 bis 442 HGB (Pfandrecht des Frachtführers)
  - Verschiebung der Vorschriften
  - Neufassung des § 440 Abs. 1 HGB sowie des § 366 Abs. 3 HGB (gutgläubiger Erwerb des Pfandrechts): Erwerb eines Pfandrechts durch guten Glauben an die Verfügungsbefugnis des Absenders nur im Hinblick auf konnexe Forderungen

# Die Änderungen der §§ 407 ff. HGB

- § 449 HGB (zwingende Geltung)
  - bestimmte Haftungsvorschriften der §§ 407 ff. HGB sind AGB-fest bzw. gelten einseitig zu Lasten des Frachtführers zwingend
  - § 449 HGB ist übersichtlicher gestaltet worden
  - die zwingend geltenden Vorschriften sind in Abs. 1 S. 1 genannt – insbesondere §§ 425 ff. HGB
  - für den Höchstbetrag der Haftung gilt weiterhin der „Korridor“ von 2 bis 40 SZR (Abs. 2 S. 1 Nr. 1)
    - aber: das Erfordernis der „drucktechnisch deutlichen Gestaltung“ ist entfallen
      - stattdessen: Hinweis „in geeigneter Weise“ auf den abweichenden Betrag
  - auch der vom Absender nach § 414 HGB geschuldete Schadenersatz kann der Höhe nach beschränkt werden

# Der (Multimodal-)Ladeschein

- § 452 S. 1 HGB verweist für den (Multimodal-)Ladeschein auf die neuen §§ 443 bis 448 HGB
- die Vorschriften wurden um einen Paragraphen erweitert (§ 443 HGB)
- komplette Neuregelung in §§ 443 bis 448 HGB – neue Systematik, Angleichung an die §§ 513 ff. HGB über das Konnossement
- Einführung des (nur) „legitimierten Besitzers“ des Ladescheins (§ 444 Abs. 3 S. 3 HGB) in Abgrenzung zum (tatsächlich) aus dem Ladeschein Berechtigten – Vermutung des § 444 Abs. 3 S. 2 HGB: legitimierter Besitzer = Berechtigter
- § 443 HGB
  - einführende Vorschrift
  - Wegfall der früheren § 444 Abs. 3 S. 1 und Abs. 4 HGB a.F. über das Verhältnis von Frachtvertrag und Ladeschein (ebenso fehlen § 656 Abs. 1 und 4 HGB a.F.)
  - VO-Ermächtigung zur Regelung elektronischer Ladescheine in Abs. 4

# Der (Multimodal-)Ladeschein

- § 444 HGB (Wirkungen des Ladescheins)
  - Vermutung der Richtigkeit der Angaben zum Gut
    - widerleglich bzw. unwiderleglich – geschützt wird nicht mehr nur der Erwerber, sondern auch schon ein im Ladeschein genannter Empfänger
    - für den ausführenden Frachtführer (§ 437 HGB) sind die Vermutungen stets widerleglich (§ 444 Abs. 1 S. 3 HGB)
  - Legitimationswirkung
- § 445 HGB (Ablieferung)
  - Entstehung des Ablieferungsanspruchs (§ 445 Abs. 1 S. 1 HGB)
  - Erfüllung des Anspruchs (§ 445 Abs. 2 HGB)
  - Haftung des Frachtführers bei Falschablieferung – begrenzt auf den Betrag, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre (§ 445 Abs. 3 HGB)
- § 446 HGB (Befolgung von Weisungen)
  - nur der legitimierte Besitzer des Ladescheins ist weisungsbefugt
  - Haftung des Frachtführers bei Befolgung von Weisungen, ohne sich den Ladeschein vorlegen zu lassen – begrenzt auf den Betrag, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre (§ 446 Abs. 3 HGB)

# Der (Multimodal-)Ladeschein

- § 447 HGB (Einwendungsausschluss)
  - zentrale wertpapierrechtliche Funktion des Ladescheins: der Einwendungsausschluss (Abs. 1 S. 1) – zulässig sind nur
    - Gültigkeitseinwendungen
    - aus dem Ladeschein ersichtliche Einwendungen und
    - persönliche Einwendungen
  - Bezugnahmen sind ausgeschlossen (§ 447 Abs. 1 S. 1 HGB) – ebenso § 522 Abs. 1 S. 1 HGB für Konnossemente (= Unzulässigkeit von Charter-Konnossementen)
- § 448 HGB (Traditionswirkung)
  - in gewisser Hinsicht tritt der Ladeschein auch in sachenrechtlicher Hinsicht an die Stelle des Gutes

# Die Haftung für Ladungsschäden und Überschreitung der Lieferfrist

- einige wenige Bestimmungen der §§ 425 ff. HGB sind durch das SHR-ReformG geändert worden
- die §§ 425 ff. HGB sind bei multimodalen Beförderungen von Bedeutung, wenn
  - der Schadensort unbekannt ist (§ 452 S. 1 HGB) oder wenn
  - die Verweisungen der § 452a S. 1 HGB (bekannter Schadensort) oder § 452b Abs. 1 S. 2 HGB (Form und Frist der Schadensanzeige) zum deutschen Sachrecht hinführen
- betroffen sind die §§ 431, 434, 437 und 438 HGB – es sind im Wesentlichen redaktionelle Änderungen
- die zwingende Geltung beurteilt sich gemäß § 452d Abs. 1 S. 2 HGB nach § 449 HGB – die §§ 425 ff. HGB sind grundsätzlich AGB-fest

# Die neuen Vorschriften des Seefrachtrechts

- die Änderungen des Seefrachtrechts wirken sich bei multimodalen Beförderungen mit Seeteilstrecke immer dort aus, wo
  - auf das Haftungsrecht der Seeteilstrecke verwiesen wird – insbesondere in § 452a S. 1, 452b Abs. 1 S. 2 HGB – und
  - das deutsche Sachrecht gilt
- Ermittlung des anwendbaren Sachrechts durch quasi-internationalprivatrechtliche Anknüpfung des hypothetischen Teilstrecken-Frachtvertrages
  - Rechtswahl (Art. 3 Rom I) oder
  - objektive Anknüpfung (Art. 5 Abs. 1 und 3 Rom I)

# Die neuen Vorschriften des Seefrachtrechts – § 452b Abs. 1 S. 2 HGB

- Verweisung auf das Haftungsrecht der Teilstrecke in § 452b Abs. 1 S. 2 HGB
  - für die Schadensanzeige bei Verlust und Beschädigung des Gutes und Überschreitung der Lieferfrist gilt stets § 438 HGB (§ 452b Abs. 1 S.1 HGB)
  - es genügt im Hinblick auf Form und Frist der Schadensanzeige, dass die entsprechenden Vorschriften der letzten Teilstrecke eingehalten werden
  - ist dies eine Seeteilstrecke und kommen die Haftungsregeln der §§ 498 ff. HGB zur Anwendung, gelten die Regelungen des § 510 HGB über Form und Frist der Anzeige
    - im Vergleich zu § 438 HGB ergeben sich im Hinblick auf Form und Frist der Anzeige keine Erleichterungen

# Die neuen Vorschriften des Seefrachtrechts – § 452a S. 1 HGB

- für den Fall des bekannten Schadensortes verweist § 452a S. 1 HGB auf das Haftungsrecht der Teilstrecke, also ggf. auf die §§ 498 ff. HGB
  - quasi-internationalprivatrechtliche Anknüpfung des hypothetischen Teilstrecken-Frachtvertrages
- Verlust oder Beschädigung des Gutes
  - Grundlage: § 498 Abs. 1 HGB
  - Entlastung: §§ 499, 498 Abs. 2 S. 1, Abs. 3 HGB – zusätzliche Entlastungspflicht im Falle der See-, Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes nach § 498 Abs. 2 S. 2 HGB
  - Wertersatz (§ 502 HGB), Kosten der Schadensfeststellung (§ 503 HGB), Höchsthaftung (§ 504 HGB)
  - Durchbrechung der Haftungsbefreiungen und -beschränkungen bei qualifiziertem persönlichen Verschulden (§ 507 Nr. 1 HGB)
  - Verjährung der Ansprüche nach §§ 605 ff. HGB

# Die neuen Vorschriften des Seefrachtrechts – § 452a S. 1 HGB

- Verlust oder Beschädigung des Gutes im Falle der unerlaubten Decksverladung
  - Sondertatbestand des § 500 HGB
    - Verwirklichung einer mit der Verladung an Deck verbundenen Gefahr
  - Haftung ohne Rücksicht auf ein Verschulden
  - Wertersatz (§ 502 HGB), Kosten der Schadensfeststellung (§ 503 HGB), Höchsthaftung (§ 504 HGB)
  - Durchbrechung der Haftungsbefreiungen und -beschränkungen bei qualifiziertem persönlichen Verschulden (§ 507 Nr. 1 HGB)
  - Sondertatbestand der Durchbrechung bei Verstoß gegen eine ausdrückliche Vereinbarung der Verladung unter Deck (§ 507 Nr. 2 HGB)
    - Vereinbarung zwischen dem Absender und dem Multimodal-Frachtführer über die Unter-Deck-Verladung auf der Seeteilstrecke

# Die neuen Vorschriften des Seefrachtrechts – § 452a S. 1 HGB

- die Überschreitung der Lieferfrist
  - keine Regelungen in den §§ 498 ff. HGB
  - es gelten die §§ 280 Abs. 3, 286 ff. BGB über den Verzug
    - insbesondere: Mahnung nach Eintritt der Fälligkeit und vor Erfüllung
  - eigentlich bedarf es daher einer Mahnung des Berechtigten nach Ablauf der Lieferfrist für die Seeteilstrecke und vor deren Ende
  - m.E. genügt es, wenn die Mahnung nach Ablauf der Lieferfrist für die gesamte Multimodal-Beförderung und vor der Ablieferung erfolgt
  - außerdem: nach §§ 452b Abs. 1 S. 1, 438 Abs. 3 HGB muss die Überschreitung der Lieferfrist in jedem Falle innerhalb einer Frist von 21 Tagen angezeigt werden – bei Versäumung der Frist erlischt der Anspruch

# Die neuen Vorschriften des Seefrachtrechts – § 452a S. 1 HGB

- die Haftungsbefreiung im Falle nautischen Verschuldens und bei Feuer
  - gilt nicht mehr von Gesetzes wegen
  - kann aber auch in AGB wirksam vereinbart werden (§ 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB)
  - dies gilt auch für Multimodal-Beförderungen – hier bedarf es einer auf die Seeteilstrecke bezogenen entsprechenden Abrede

# Die neuen Vorschriften des Seefrachtrechts – § 452a S. 1 HGB

- der ausführende Verfrachter (§ 509 HGB)
  - Einführung nach dem Vorbild des § 437 HGB
- der ausführende Verfrachter, der das Gut über die Seeteilstrecke befördert, kann nach § 509 HGB vom Befrachter bzw. Empfänger in Anspruch genommen werden, wenn
  - nach § 452a S. 1 HGB der vertragliche Verfrachter für den Ladungsschaden gemäß §§ 498 ff. HGB haftet und
  - der ausführende Verfrachter nach den Grundsätzen des IPR über die außervertragliche Haftung – Art. 4 Rom II – nach Maßgabe des deutschen Sachrechts für den Schaden einzustehen hat

# Die neuen Vorschriften des Seefrachtrechts – § 452a S. 1 HGB der Multimodal-Ladeschein

- die Haftung aus dem Multimodal-Ladeschein
  - das Haftungsrecht der Seeteilstrecke ermittelt sich nach § 452a S. 1 HGB anhand eines hypothetischen Teilstrecken-Konnossements
  - die quasi-internationalprivatrechtliche Anknüpfung geht von Art. 6 EGHGB aus
  - erfüllt das hypothetische Teilstrecken-Konnossement die Voraussetzungen des Art. 6 EGHGB, kommen unmittelbar die in Abs. 1 S. 1 genannten Vorschriften mit bestimmten Modifikationen zur Anwendung
- der Tatbestand des Art. 6 EGHGB (das „Haag-Konnossement“)
  - das Konnossement muss in einem Vertragsstaat der Haager Regeln ausgestellt sein
    - bei Multimodal-Beförderungen gilt dies m.E. für den Ladeschein
    - Problem Abs. 1 S. 2: eine Rechtswahl bleibt möglich

# Die neuen Vorschriften des Seefrachtrechts – § 452a S. 1 HGB der Multimodal-Ladeschein

- die Rechtsfolge des Art. 6 EGHGB
  - der Multimodal-Frachtführer haftet aus dem Multimodal-Ladeschein auf Grundlage der §§ 498, 499, 501, 504, 505, 507, 510, 605 ff. HGB
  - Modifikation (1): die Haftungsbefreiung für nautisches Verschulden und Feuer gilt von Gesetzes wegen (Art. 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 EGHGB)
  - Modifikation (2): die Kilogramm-Alternative wird aus § 504 Abs. 1 S. 1 EGHGB entfernt, es gilt ausschließlich der Stücke-Höchstbetrag (Art. 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 EGHGB)
  - Art. 6 Abs. 1 S. 1 verweist nicht auf:
    - §§ 502, 503 HGB (Wertersatz) sowie
    - die Sonderhaftung für die unerlaubte Decksverladung (§ 500 HGB)
  - die genannten Vorschriften und die Modifikationen gelten ohne Rücksicht auf das im Übrigen anwendbare Sachrecht – aber: Problem Abs. 1 S. 2 (Rechtswahl)

# Die neuen Vorschriften des Seefrachtrechts – § 452a S. 1 HGB der Multimodal-Ladeschein

- die hypothetischen (Normal-)Konnossemente, die nicht unter Art. 6 EGHGB fallen – quasi-internationalprivatrechtliche Anknüpfung nach den allgemeinen Grundsätzen
  - Rom I gilt nicht, Bereichsausnahme nach Art. 1 Abs. 2 (d)
  - traditionelle Grundsätze des deutschen internationalen Konnossementsrechts
    - Rechtswahl im Konnossement
    - objektive Anknüpfung: Recht des Staates, in dem sich der im Konnossement genannte Bestimmungsort befindet – hier: Ende der Seeteilstrecke
- dies führt ggf. hin zum deutschen Sachrecht und den §§ 498 ff., 605 ff. HGB
  - es gelten die Sonderhaftung für unerlaubte Decksverladung (§ 500 HGB), das Wertersatzprinzip (§ 502, 503 HGB) und die Kilogramm-Alternative (§ 504 Abs. 1 S. 1 HGB)
  - keine Haftungsbefreiung von Gesetzes wegen für nautisches Verschulden und Feuer

# Die neuen Vorschriften des Seefrachtrechts – § 452a S. 1 HGB die zwingende Geltung

- nach § 452d Abs. 1 S. 2 HGB gelten alle Vorschriften, auf die in den §§ 452 ff. HGB verwiesen wird, nach Maßgabe ihrer eigenen Anwendungsnormen zwingend
- hypothetischer Teilstrecken-Frachtvertrag:
  - die §§ 498 ff. HGB sind grundsätzlich AGB-fest (§ 512 Abs. 1 HGB) – bis auf: Vereinbarung Haftungsbefreiung nautisches Verschulden und Feuer sowie einer höheren Höchsthaftung (§ 512 Abs. 2 HGB)
  - die §§ 605 ff. HGB sind AGB-fest (§ 609 Abs. 1 S. 1 HGB)
  - dies ist eine der wesentlichen Neuerungen des SHR-ReformG

# Die neuen Vorschriften des Seefrachtrechts – § 452a S. 1 HGB die zwingende Geltung

- hypothetisches Haag-Konnossement (Art. 6 EGHGB)
  - die in Art. 6 Abs. 1 S. 1 EGHGB genannten Vorschriften gelten zu Lasten des Verfrachters (= Multimodal-Frachtführers) einseitig zwingend (Art. 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 EGHGB, § 525 HGB)
  - eine Erleichterung der Verjährung ist ausgeschlossen (Art. 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 4 EGHGB, § 609 HGB)
- hypothetisches Normal-Konnossement
  - die §§ 498 ff. HGB sind grundsätzlich AGB-fest (§ 525 S. 1 HGB) und gegenüber dem im Konnossement genannten Empfänger sowie jedem Erwerber einseitig zwingend (§ 525 S. 2 HGB)
  - die Vereinbarung der Haftungsbefreiung nautisches Verschulden und Feuer sowie einer höheren Höchsthaftung bleibt stets zulässig (§ 512 Abs. 2, § 525 S. 1 und 3 HGB)
  - die §§ 605 ff. HGB sind AGB-fest bzw. eine Erleichterung der Verjährung ist ausgeschlossen (§ 609 Abs. 1 HGB)

# Die neuen Vorschriften des Seefrachtrechts – § 452a S. 1 HGB

- Ziffer 23.1.3 ADSp: Beschränkung der Haftung „... bei einem Verkehrsvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln unter Einschluß einer Seebeförderung ... auf 2 SZR für jedes Kilogramm.“
  - im Ergebnis wurde die Stück-Alternative des § 660 Abs. 1 S. 1 HGB a.F. abgeschaltet
- bestätigt vom BGH, 11. April 2013 – I ZR 61/12 = RdTW 2013, 479
  - die Regelung hält auch einer Inhaltskontrolle nach § 307 BGB Stand
- die Entscheidung ist heute überholt: § 504 Abs. 1 HGB mit der alternativen Berechnung nach Kilogramm und Stück ist (mindestens) AGB-fest (§ 512 Abs. 1 HGB), so dass in den ADSp keine abweichenden Regelungen mehr getroffen werden können

# Zusammenfassung

- das SHR-ReformG betrifft auch multimodale Beförderungen
- § 452 S. 1 HGB verweist auf die §§ 407 ff. HGB, die in einigen Bereichen geändert wurden – einschließlich der §§ 425 ff. HGB
- die Vorschriften über den (Multimodal-)Ladeschein sind neu gestaltet worden und entsprechen den §§ 513 ff. HGB über das Konnossement
- im Falle des Schadenseintritts auf der Seeteilstrecke wirkt sich insbesondere über § 452a S. 1 HGB die Neuregelung der Haftung des Verfrachters für Ladungsschäden in den §§ 498 ff. HGB aus
  - Wegfall der gesetzlichen Haftungsbefreiung bei nautischem Verschulden und Feuer
  - AGB-Festigkeit der Vorschriften auch im Rahmen von Frachtverträgen



# **Die Auswirkungen des SHR-ReformG auf die multimodale Beförderung**

**Dr. Klaus Ramming  
LEBUHN & PUCHTA**

Partnerschaft von Rechtsanwälten und Solicitor mbB

Am Sandtorpark 2 D-20457 Hamburg

Tel. +49 40 37 47 780

Fax +49 40 36 46 50