

## Aktuelle Entwicklungen im französischen Transportrecht

September 2013

### Straßentransport

#### Ökosteuer für Lastkraftwagen nun erst ab dem 1. Januar 2014

Die ursprünglich für den 1. Oktober 2013 geplante Einführung der Ökosteuer für LKW mit einem zulässigen Höchstgewicht von 3,5t ist laut Pressemitteilung des Ministeriums für Transportwesen vom 5. September 2013 auf den 1. Januar 2014 verschoben worden. Über das vieldiskutierte Thema der Ökosteuer hatten wir bereits in der Vergangenheit, zuletzt in unserem Newsletter im März 2013, berichtet.

Das Gesetz, welches diese Ökosteuer erstmals in Frankreich einführt, wurde am 24. April 2013 vom französischen Parlament verabschiedet und am 28. Mai 2013, nach Bestätigung seiner Verfassungsmäßigkeit durch den *Conseil Constitutionnel*, vom französischen Präsidenten als Gesetz Nr. 2013-431 ausgefertigt. Gleichzeitig wurde mittels Erlass eines Bündels an nationalen Verordnungen und Dekreten der rechtliche Rahmen für die Anwendung des Gesetzes geschaffen.

Direkt im Anschluss leitete der französische Staat eine landesweit angelegte Testphase ein, bei der das von seinem Partner ECOMOUV, gelieferte technische System auf seine Zuverlässigkeit überprüft werden sollte. ECOMOUV ist ein Konsortium, das vom französischen Staat mit der globalen Einrichtung dieses Steuerinstruments und der Einziehung der Steuer für den Staat beauftragt wurde.

Im Laufe dieser Tests seien nun, so das Ministerium für Transportwesen in seiner Pressemitteilung vom 5. September 2013, nachhaltige Störungen des Kontrollsystems aufgetreten, die einer Freigabe entgegenstünden. Aus diesem Grund habe das Inkrafttreten der Ökosteuer vorerst verschoben werden müssen. ECOMOUV soll diese Systemstörungen nun kurzfristig beseitigen, so dass ab dem 1. Januar 2014 dann die Ökosteuer für die Benutzung der bislang mautfreien, aber stark verkehrsbelasteten französischen Straßen (d.h. mautpflichtige

Autobahnen sind von der Ökosteuer ausgenommen) erhoben werden kann.

Wir erinnern an dieser Stelle noch einmal daran, dass die obligatorische Registrierung der unter die neue Steuer fallenden Fahrzeuge bereits am 19. Juli 2013 begonnen hat.

Bei der Registrierung haben die Fahrzeughalter die Wahl zwischen dem Abschluss eines Abonnements bei einem der 6 Telemautpartnerfirmen (*Sociétés habilitées de télépeage - SHT*). Zu den SHT zählt auch der deutsche Tank- und Servicekartenanbieter DKV. Mit einem Abonnement verringert sich die Steuer um einen Pauschalabschlag von 10 Prozent. Auch die deutsche Strassenverkehrsgenossenschaft (SVG) bietet Hilfestellung bei der Registrierung an und man kann über diese auch die zur Abführung der Steuer notwendige neue On Board Unit (OBU) beziehen.

Wer dies nicht möchte, weil seine Routen vielleicht nur relativ selten Frankreich berühren, muss die Registrierung ab August direkt bei ECOMOUV vornehmen. Sollten Sie hierbei unsere Hilfe benötigen, so stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Wir empfehlen Frachtführern, sich rechtzeitig zu registrieren, denn wer ab dem 1. Januar 2014 ohne eine gültige OBU auf Ecotaxe-pflichtigen Strecken unterwegs ist, riskiert ein Bußgeld in Höhe von 750 Euro.

#### Erste Entscheidung zur Haftung bei Betrügereien auf Internet-Transportbörsen

Die Betrügereien bei der Vergabe von Transportaufträgen über Internet-Transportbörsen sind weiterhin ein hochaktuelles Thema. Über die von diesen Börsen ausgehenden Gefahren und die neuerdings bestehenden Versicherungsmöglichkeiten hatten wir bereits in unserem Newsletter vom Dezember 2012 ausführlich informiert.

Nun hat das Berufungsgericht Paris per Urteil vom 10.04.2013 (Nr. 11-14261) erstmals über die Frage entschieden, ob sich ein Spediteur

seiner Haftung gegenüber dem Auftraggeber dadurch entziehen kann, dass er geltend macht, dass die Ware vom Frachtführer im Rahmen von dessen betrügerischen Maßnahmen gestohlen wurde; sich mithin auf den Haftungsbefreiungstatbestand der höheren Gewalt (*force majeure*) des Artikel L.132-5 Code du Commerce berufen kann.

Dies hat das Berufungsgericht im vorliegenden Fall verneint, da es am Merkmal der „Unvorhersehbarkeit“ fehle.

Der Spediteur hatte geltend gemacht, dass es sich bei dem von ihm beauftragten Transportunternehmen um eine fiktive Gesellschaft gehandelt habe, die von Kriminellen gegründet worden war, um Waren zu unterschlagen. Das Berufungsgericht hält ihm jedoch ein offensichtliches Verschulden (*faute manifeste*) entgegen. So hatte sich der Spediteur an die Transportbörse gewandt, um den Transportauftrag unterzuvergeben. Diese garantiert jedoch nicht die Vertrauenswürdigkeit und Seriosität der auf die angebotenen Aufträge antwortenden Unternehmen. Der Spediteur kannte das betreffende Transportunternehmen nicht und hatte weder dessen Identität, noch die telefonischen Kontaktdaten überprüft. Es wurden lediglich die gelben Seiten konsultiert. Eine Überprüfung zumindest der Existenz dieses Unternehmens drängte sich somit auf. Der Spediteur hätte letztlich durch einen einfachen Blick ins Handelsregister ersehen können, dass die Transportgesellschaft gerade erst gegründet worden war.

Festzuhalten bleibt folglich, dass sich ein Spediteur nur dann auf den Tatbestand der höheren Gewalt berufen kann, wenn er sich zuvor über die Vertrauenswürdigkeit und die Seriosität des von ihm beauftragten Transportunternehmens ausreichend informiert hat.

Im Nachgang zu diesem Urteil möchten wir in Erinnerung rufen, dass trotz mangelnder Unvorhersehbarkeit eines Diebstahls der Tatbestand der höheren Gewalt im Rahmen von Transportverträgen dennoch mehrfach von den Gerichten bejaht wurde. Allerdings handelte es sich in diesen Fällen jeweils um Diebstähle mit Waffen, bei welchen zudem der Fahrer bedroht wurde (bspw. Cass. com. 30.10.2012, Nr. 11-25485).

## Keine Haftung eines Lagerhalters bei Diebstahl mit Waffen und Freiheitsberaubung des Personals

Das vom Berufungsgericht von Paris in seiner Entscheidung vom 19. Juni 2013 (RG n° 10-16657) erlassene Urteil knüpft an die oben angeführte Rechtsprechung im Transportwesen an.

Bei dem hier vorliegenden Fall hatte das Berufungsgericht allerdings über die Haftung eines Lagerhalters zu entscheiden, in dessen gesicherten Lager Waren gestohlen wurden. Der Lagerhalter hatte sich auf eine Haftungsbefreiung wegen höherer Gewalt berufen und das Berufungsgericht ist dem gefolgt.

In seiner Urteilsbegründung führt das Berufungsgericht aus, dass die Möglichkeit eines Diebstahls von den Parteien bei Vertragsschluss zwar erwogen worden sei und auch zur Aufnahme entsprechender Klauseln in den Vertrag geführt habe. Diese Tatsache allein müsse aber nicht zwangsläufig zu einer Vorhersehbarkeit des Diebstahls und somit zu einer Haftung des Lagerhalters führen.

Es sei zwar richtig, so dass Berufungsgericht weiter, dass ein einfacher Diebstahl ohne besondere Umstände regelmäßig nicht als unvorhersehbares und unabwendbares Ereignis, und somit als höhere Gewalt, gewertet werden könne, da derartige Diebstähle meist durch Vorsichtsmassnahmen abgewendet werden können. Wenn es sich aber - wie im vorliegenden Fall - um einen Diebstahl mit Waffen und Freiheitsberaubung des Personals handele, sei die Sache anders zu beurteilen. Einen solchen Diebstahl hätten die Parteien bei Vertragsschluss bei bestem Willen nicht vorhersehen können und in Anbetracht der von den Dieben angewendeten Gewalt und Drohungen, hätte der Diebstahl von dem Lagerhalter auch nicht verhindert werden können.

Die **besonderen Umstände** des vorliegenden Diebstahls begründen, so das Berufungsgericht, daher **ausnahmsweise** ein unvorhersehbares und unabwendbares Ereignis (höhere Gewalt), das die Haftung des Lagerhalters entfallen lässt.

## Lenk- und Ruhezeiten für LKW-Fahrer in Frankreich

Es kursieren in Deutschland vereinzelt Gerüchte, denen zufolge in Frankreich für Fahrer von Fahrzeugen mit einem zulässigen Höchstgewicht einschließlich Anhänger von über 3,5 t hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten strengere Bestimmungen als in Deutschland gelten sollen.

Bekanntlich sind die innerhalb der Europäischen Gemeinschaft zu beachtenden Vorschriften bezüglich der Lenk- und Ruhezeiten im Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.03.2006 geregelt. Dieser Artikel bestimmt folgendes:

*„Nach einer Lenkdauer von **viereinhalb Stunden** hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens **45 Minuten** einzulegen, sofern er keine Ruhezeit einlegt.*

*Diese Unterbrechung kann durch eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten, ersetzt werden, die in die Lenkzeit so einzufügen sind, dass die Bestimmungen des Absatzes 1 eingehalten werden.“*

Der Artikel 11 der vorgenannten Verordnung bestimmt in diesem Zusammenhang allerdings folgendes:

*„**Ein Mitgliedstaat kann** für Beförderungen im Straßenverkehr, die vollständig in seinem Hoheitsgebiet durchgeführt werden, **längere Mindestfahrtunterbrechungen und Ruhezeiten oder kürzere Höchstlenkzeiten** als nach den Artikeln 6 bis 9 festlegen. In einem solchen Fall muss der Mitgliedstaat die relevanten kollektiven oder anderen Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern berücksichtigen. Für Fahrer im grenzüberschreitenden Verkehr gilt jedoch weiterhin diese Verordnung.“*

Die Bestimmungen aus der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wurden durch die nationale französische Verordnung Nr.2010-1307 vom

28.10.2010 im französischen Transportgesetzbuch („Code des Transports“) unter dem Artikel L.3313-1 kodifiziert.

Dieser Artikel bestimmt ausdrücklich, dass hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten die Bestimmungen aus der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gelten (d.h. 4 ½ Stunden Lenkzeit und 45 Minuten Fahrtunterbrechung).

Trotz anderslautender Gerüchte hat Frankreich von der Ausnahmeregelung des Artikels 11 der Verordnung bisher **keinen** Gebrauch gemacht hat.

Es gilt in Frankreich also nach wie vor die Regelung, dass ein Fahrer nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von 45 Minuten einzulegen hat, sofern er keine Ruhezeit einlegt.

Sollte es diesbezüglich in Frankreich eine Änderung geben, werden wir in unserem Newsletter selbstverständlich darüber informieren.

## Neu: Mindest-Vertragsbedingungen für französische Spediteure

Per Dekret Nr. 2013-293 vom 5. April 2013 hat der französische Gesetzgeber nun die seit langem erwarteten Mindest-Vertragsbedingungen für Spediteure („*contrat-type de commission de transport*“) geschaffen. Diese Bedingungen greifen - ergänzend zu den gesetzlichen Vorschriften - dann ein, wenn der Spediteur und der Versender keinen schriftlichen Vertrag geschlossen haben. Dies dürfte in der heutigen Praxis allerdings nur für die kleinsten Unternehmen interessant werden, da größere Speditionen in aller Regel ihre eigenen Vertragsbedingungen besitzen und diese auch zur Anwendung bringen.

Fraglich ist derzeit noch, ob und inwieweit dieser neue „*contrat-type*“ auch bei internationalen Transporten zur Anwendung kommt und wie er sich zu eventuell anwendbaren internationalen Übereinkommen verhält. Hier herrscht derzeit noch große Rechtsunsicherheit, denn Artikel L.1432-10 des französischen Transportgesetzbuches (*Code des transports*) regelt, dass

„ **die Mindest-Vertragsbedingungen** („*contrat-type*“), **unbeschadet**

*zwingender Vorschriften aus internationalen Übereinkommen und mangels schriftlicher Vereinbarung zwischen den Parteien, **kraft Gesetzes auf den Speditionsvertrag Anwendung finden, der eine internationale Verbindung aufweist.***

Aus diesem Grund können wir deutschen und österreichischen Versendern derzeit nur empfehlen, bei Beauftragung eines französischen Spediteurs die Vertragsbedingungen auszuhandeln und schriftlich niederzulegen.

### Lufttransport

#### **Neue Verordnung über Maßnahmen zur Sicherheit in der Zivilluftfahrt**

Per nationaler Verordnung vom 11. September 2013 hat der französische Gesetzgeber die nationalen Vorschriften über Maßnahmen zur Sicherheit in der Zivilluftfahrt entsprechend den Vorgaben der EG-Verordnung nR.300/2008 vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften über die Sicherheit in der Zivilluftfahrt abgeändert.

Auf die Einzelheiten kommen wir in unserem nächstem Newsletter zu sprechen.

### Seetransport

#### **Schiffsunfall Heidberg: Haftungsbeschränkung der Reeder gemäß Artikel 4 des Londoner Übereinkommens von 1976**

Einige erinnern sich vielleicht noch an den Unfall des Schiffes Heidberg: Die unter deutscher Flagge fahrende Heidberg fuhr am 8. März 1991 die Mündung der Gironde hinauf und lud dort im Hafen Bordeaux-Bassens Mais. Der Kommandant ließ den Anker holen noch bevor die Ballasttanks aufgefüllt waren. Auf der Kommandobrücke war außer ihm nur der Pilot. Der Kommandant verließ die Kommandobrücke und begab sich in den Maschinenraum, um dort eine Pumpe zum Auffüllen der Ballasttanks zu betätigen. Später verließ er erneut die Kommandobrücke, um die Pumpe auszuschalten. Das Schiff fuhr in dieser Zeit auf Auto-Pilot. Bei seiner Rückkehr auf die Kommandobrücke stellte der Kommandant fest, dass das Schiff den Kanal verlassen hatte und auf die Anlegebrücke von Pauillac der Firma SHELL zusteuerte. Er stoppte die Maschinen,

konnte aber die Kollision mit den Anlagen der Firma SHELL nicht mehr verhindern. Letztere wurden durch den Aufprall schwer beschädigt, es kam zu einer Explosion und einem Brand.

Verschiedene Gerichtsverfahren in Frankreich, Grossbritannien und Deutschland wurden in der Folgezeit eingeleitet und es ergingen zahlreiche Urteile. Auf eines dieser Urteile (erste Entscheidung des Berufungsgerichtes von Bordeaux aus dem Jahre 2005) sind wir in unserem Newsletter vom März 2007 eingegangen.

Vorliegend hatte das Berufungsgericht von Bordeaux, nach Rückverweisung der Sache durch den Kassationsgerichtshof, erneut über die Frage einer Haftungsbeschränkung der deutschen Reeder gemäß Artikel 4 des Londoner Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen zu entscheiden.

Das Londoner Übereinkommen ist in Frankreich am 1. Dezember 1986 in Kraft getreten. Es ermöglicht Schiffseigentümern, d.h. den Eigentümern, Charterern, Reedern und Ausrüstern eines Seeschiffs, ihre Haftung bezüglich der in Artikel 2 des Übereinkommens geregelten Forderungen wegen Verlustes oder Beschädigung von Gütern zu beschränken. Diese Haftungsbeschränkung greift allerdings nur insoweit, als der Schiffseigentümer nicht die Voraussetzungen des Artikels 4 des Londoner Übereinkommens erfüllt. Dieser regelt bekanntlich

*„Ein Haftpflichtiger darf seine Haftung nicht beschränken, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die von ihm selbst in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.“*

Die Haftung des Schiffseigentümers ist folglich anders als dies im allgemeinen Schadenersatzrecht der Fall ist - grundsätzlich beschränkt. Nur ausnahmsweise, wenn die Voraussetzungen des Artikels 4 erfüllt sind, haftet der Schiffseigentümer unbeschränkt. Derjenige, der eine solche unbeschränkte Haftung geltend machen will, muss ein schuldhaftes Verhalten oder eine Unterlassung

des Schiffseigentümers selbst (nicht nur des Kommandanten) darlegen und beweisen, dass der Schiffseigentümer zumindest in dem Bewusstsein gehandelt hat, dass der Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Dies ist der Firma SHELL vorliegend nicht gelungen. Diese hatte u.a. geltend gemacht, dass die Reeder der Heidberg das Schiff personalmässig bewusst knapp besetzt hätten. Es habe insbesondere an einem ersten Offizier gefehlt. Darüber hinaus habe es vorliegend auch an dem notwendigen Vertrauen und Zusammenhalt zwischen dem deutschen Kommandanten und seiner aus Kiribati stammenden Mannschaft gemangelt. Den Reedern sei insoweit ein Auswahlverschulden vorzuwerfen, das die Haftungsbeschränkung der Reeder gemäß Artikel 4 des Londoner Übereinkommens von 1976 entfallen lassen müsse.

Dieser Argumentation ist das Berufungsgericht nicht (mehr) gefolgt (wie erinnerlich hatte das Berufungsgericht von Bordeaux bei seiner

ersten Anrufung ein Verschulden der Reeder im Sinne von Artikel 4 des Übereinkommens bejaht – vgl. unser Newsletter vom März 2007). Es hat ausgeführt, dass das Schiff mit zwei Navigatoren ausreichend besetzt gewesen sei und dass die Mannschaft die erforderlichen Qualifikationen besessen habe. Es sei nicht erwiesen, dass die Mannschaft und der Kommandant nicht miteinander kommunizieren konnten (die Kommunikation sei vielmehr auf Englisch erfolgt) oder dass die Mannschaft sonst unfähig gewesen sei. Die Reeder könnten sich somit auf die Haftungsbeschränkung des Artikels 4 des Londoner Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen berufen.

**Für weitere Anfragen steht Ihnen das deutschsprachige Transportrechtsteam unserer Kanzlei gerne zur Verfügung.**

**Jörg Letschert**  
Rechtsanwalt / Avocat à la Cour  
[jletschert@soffal.fr](mailto:jletschert@soffal.fr)

**Marc Pleger**  
Avocat à la Cour  
[mpleger@soffal.fr](mailto:mpleger@soffal.fr)

**Nicola Chaudessolle**  
Rechtsanwältin  
[nchaudessolle@soffal.fr](mailto:nchaudessolle@soffal.fr)

**Pierre-Yves Samson**  
Avocat à la Cour  
[pysamson@soffal.fr](mailto:pysamson@soffal.fr)