

☰ Neuregelung der digitalen Transportversicherungspolice

Neue gesetzliche Regelung seit 1.3.2023



Von Prof. Dr. Christoph Graf von Bernstorff, Bremen

Die Digitalisierung von Transportdokumenten schreitet voran und hat mit der Einführung neuer gesetzlicher Regelungen in § 365a HGB und § 210a VVG – auf Grundlage des Gesetzes zur Umsetzung der Umwandlungsrichtlinie und zur Änderung weiterer Gesetze vom 22.2.2023 – nun auch die ab 1.3.2023 geltenden gesetzlichen Voraussetzungen zur Ausstellung elektronischer Transportversicherungspolices erhalten. Die neuen Normen ergänzen bereits geltende Normen zu digitalen Fracht- und Lagerdokumenten (vgl. dazu bereits AW Prax 2023, 15ff.).

INHALT

- Ausgangslage
- Die digitale Transportversicherungspolice
- Reichweite des neuen § 365a HGB

Ausgangslage

Im deutschen Handelsrecht ist die Ausstellung digitaler Beförderungs- und Lagerdokumente (Frachtbrief, Ladeschein, Lagerschein, Konnossement sowie See-frachtbrief) gestattet, wie sich aus den Legaldefinitionen in den Vorschriften der §§ 408 Abs. 3 Satz 1, 443 Abs. 3 Satz 1, 475c Abs. 4 Satz 1, 516 Abs. 3 und 526 Abs. 4 Satz 1 HGB ergibt. Eine elektronische Aufzeichnung des betreffenden Dokuments wird dann der Papierform gleichgestellt, sofern sichergestellt ist, dass

- die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung gewahrt bleiben
- und die elektronische Aufzeichnung dieselbe Funktion erfüllen kann wie das Papierdokument. Diese *Sicherstellung* umschreibt eine technische Anforderung.

Da elektronische Konnossemente und Ladescheine bereits seit 2013 ausgestellt und übertragen werden konnten, während es für die Transportversicherungspolice nicht möglich war, diese ebenfalls in digitaler Form auszustellen und zu

nutzen, wurden Unternehmen daran gehindert, Beförderungen vollständig digital abzuwickeln. Insofern war eine Anpassung der Gesetzeslage auch für die Transportversicherungspolice notwendig.

Weitere Fragen im Zusammenhang mit dem betreffenden digitalen Dokument sollen durch Verordnungsermächtigungen, die an das Bundesministerium der Justiz gerichtet wurden, näher geregelt werden. Da alle in Frage kommenden Dokumente unterschiedliche Besonderheiten haben, muss die Terminologie für die einzelnen Dokumente auch angepasst sein:

- beim Frachtbrief geht es nach § 408 Abs. 3 Satz 2 HGB um „die Einzelheiten der Ausstellung, des Mitführens und der Vorlage eines elektronischen Frachtbriefs sowie des Verfahrens einer nachträglichen Eintragung in einen elektronischen Frachtbrief“,
- während es beim Ladeschein, Lagerschein und Konnossement nach § 443 Abs. 3 Satz 2, 475c Abs. 4 Satz 2 und 516 Abs. 3 HGB um „die Einzelheiten der Ausstellung, Vorlage, Rückgabe und Übertragung eines elektronischen Ladescheins (*Lagerscheins/Konnossements*) sowie die Einzelheiten des Verfahrens einer nachträglichen Eintragung in einen elektronischen Ladeschein (*Lagerschein/Konnossement*)“ geht
- und es beim See-frachtbrief nach § 526 Abs. 4 Satz 2 HGB um „die

Einzelheiten der Ausstellung und der Vorlage eines elektronischen Seefrachtbriefs sowie die Einzelheiten des Verfahrens über nachträgliche Eintragungen in einen elektronischen Seefrachtbrief“ geht.

Der seit 1.3.2023 geltende neue § 365a HGB soll die Möglichkeit schaffen, die im Transportwesen gebräuchlichen Transportversicherungspolice künftig auch in einer elektronischen Variante zu verwenden. Er ergänzt die Vorschriften zu elektronischen Frachtbriefen (§ 408 Absatz 3), Ladescheinen (§ 443 Absatz 3), Lagerscheinen (§ 475c Absatz 4), Konnossementen (§ 516 Absatz 2 und 3) und Seefrachtbriefen (§ 526 Absatz 4), die das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts vom 20.4.2013 (BGBl. I S. 831) eingeführt hat. § 365a knüpft an § 363 Absatz 2 an, der es den Beteiligten ermöglicht, die Transportversicherungspolice zu einem kaufmännischen Orderpapier zu machen.

Die digitale Transportversicherungspolice

Der Neuregelung einer digitalen Transportversicherungspolice lag ein von der Bundesregierung eingebrachter Gesetzentwurf zur Umsetzung der Umwandlungsrichtlinie (Richtlinie (EU) 2019/2121 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 27.11.2019 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2017/1132 in Bezug auf grenzüberschreitende Umwandlungen, Verschmelzungen und Spaltungen, „Umwandlungsrichtlinie“) zugrunde, der vom Bundestag am 20.1.2023 (BT-Drs. 20/3822) angenommen wurde. Erst nachträglich wurden noch die neuen Regelungen zur elektronischen Transportversicherungspolice eingefügt, die im Entwurf des neuen Gesetzes zuvor noch nicht vorgesehen waren.

Das Gesetz zur Umsetzung der Umwandlungsrichtlinie und zur Änderung weiterer Vorschriften vom 22.2.2023 trat am 1.3.2023 in Kraft und enthält nun also auch die neuen Vorschriften der §§ 365a HGB und 210a VVG. So legt der neue § 365a Satz 1 HGB seit 1.3.2023 fest: „Der Transportversicherungspolice nach § 363 Absatz 2 gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie die Transportversicherungspolice, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und Integrität der Aufzeichnung

gewahrt bleiben (elektronische Transportversicherungspolice)“. In Satz 2 der Vorschrift ist die bekannte Verordnungsermächtigung enthalten.

Reichweite des neuen § 365a HGB

§ 365a HGB stellt die digitale Transportversicherungspolice der papiergebundenen Police nach § 363 Abs. 2 HGB gleich. Daher betrifft sie die Güter- und Schiffsversicherung sowie die See- und Binnenversicherung.

Die digitale Transportversicherungspolice ist ein handelbares Wertpapier und verbrieft den Anspruch gegen den Versicherer auf Leistung einer Entschädigung. Sie kann, wie alle anderen kaufmännischen Orderpapiere nach § 363 Abs. 1 HGB ebenfalls als Orderpapier ausgestellt werden; gleichgestellt nach § 363 Abs. 2 HGB sind Konnossemente, Ladescheine und Lagerscheine. Eine Übertragung erfolgt durch Indossament, § 364 HGB. Alle diese Wertpapiere verbrieft den Anspruch gegen den Verfrachter, Frachtführer bzw. Lagerhalter auf Ablieferung beziehungsweise die Herausgabe des Gutes und sind vom zugrundeliegenden Beförderungs- und/oder Lagervertrag unabhängig. Auch die Order-Transportversicherungspolice, die ein vom Versicherungsvertrag unabhängiges Rechtsverhältnis zwischen Versicherer und dem aus der Police Berechtigten begründet, ist ein Wertpapier, das im Versicherungsfall einen Anspruch gegen den Versicherer auf Leistung der Entschädigung verbrieft und durch Indossament übertragen werden kann.

Der Begriff der Transportversicherungspolice ist weit zu verstehen, wie sich aus BT-Drucksache 20/5237 S. 90 f. ergibt. Er umfasst zum einen die Transportversicherung nach den §§ 130 ff. VVG, also die Versicherung gegen die Gefahren der Beförderung sowie einer damit verbundenen Lagerung, denen die Güter während der Dauer der Versicherung ausgesetzt sind (§ 130 Abs. 1 VVG). Ebenfalls zur Transportversicherung gehört nach § 130 Abs. 2 VVG die Versicherung eines Schiffs gegen die Gefahren der Binnenschifffahrt.

Zum anderen umfasst der Begriff die beiden genannten Kategorien auch im Bereich der Seeschifffahrt, also die Güterversicherung für Seebeförderungen und die Schiffsversicherung für Seeschiffe.

Auf diese Versicherungen ist das VVG nach seinem § 209 nicht anwendbar. Die Rechte und Pflichten der Beteiligten richten sich daher nach den allgemeinen Bedingungswerken der Seeversicherer. Die Transportversicherungspolice belegt das Bestehen und die Bedingungen eines Transportversicherungsvertrags. Zudem kann sie die Rechte aus dem Versicherungsvertrag verbrieft, wenn sie, wie in § 3 Absatz 1 Halbsatz 2 VVG vorgesehen, vom Versicherer als Urkunde ausgestellt wird. Aus diesem Grund wird sie in § 363 Absatz 2 denjenigen Urkunden gleichgestellt, die Ansprüche aus Fracht- und Lagerverträgen verbrieft.

Sowohl die Verbriefungen dieser Ansprüche als auch die Verbriefungen der Ansprüche aus dem Transportversicherungsvertrag können im Wege des Indossaments übertragen werden – einer Übertragungsform, die für den Empfänger der Ansprüche (Indossatar) wegen des teilweisen Ausschlusses von Einwendungen des Schuldners (§ 364 Absatz 2) besonders rechtssicher ist.

Für die Praxis ist es wichtig, dass die Verbriefung der Ansprüche aus einem Frachtvertrag (insbesondere einem Seefrachtvertrag) und die Verbriefung der Ansprüche aus dem für die Beförderung des Gutes abgeschlossenen Versicherungsvertrag in den gleichen Formen und mit den gleichen rechtlichen Wirkungen übertragbar sind, denn die Versicherung schützt den wirtschaftlichen Wert des Gutes während des Transports. Wird das Gut während des Transports weiterverkauft, so verlangt der Käufer daher nicht nur die Übertragung z.B. des Konnossements, sondern auch der Transportversicherungspolice. Beide gehören daher eng zusammen. Vergleichbares gilt in Bezug auf die Versicherung, die für ein Schiff abgeschlossen ist.