

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR TRANSPORTRECHT E.V.

SCHAARSTEINWEGSBRÜCKE 2, 20459 HAMBURG
Tel: 040 – 37 85 88 11, Fax: 040 – 37 85 88 99, E-Mail: info@transportrecht.org

Hamburg, 5. September 2011

Frau
Ministerialrätin Dr. Beate Czerwenka
Bundesministerium der Justiz
11015 Berlin

Referentenentwurf für ein Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts

Sehr geehrte Frau Dr. Czerwenka,

die Deutsche Gesellschaft für Transportrecht dankt Ihnen für die Übermittlung des Entwurfs und für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Sie hat folgende Anmerkungen:

A. Rechtspolitische Vorbemerkung

1. Die Gesellschaft hält es nach wie vor für geboten, im Zuge der Reform das internationale Regelungsumfeld zu berücksichtigen. Der internationale Seehandel führt Akteure als Wettbewerber zusammen, die nach unterschiedlichsten Rechtsordnungen arbeiten. Deshalb ist der rechtliche Rahmen, den ein nationales Seefrachtrecht setzt, ein wesentlicher Wettbewerbsfaktor für die diesem Recht unterworfenen Unternehmen.

Niemand wird bestreiten, dass das Haftungssystem von Haag-Visby nicht mehr zeitgemäß ist. Die Haftungsfreistellung für nautisches Verschulden der Besatzung und für Feuer an Bord, die beschränkte Geltung des zwingenden Haftungssystems für den Zeitraum der eigentlichen Seebeförderung und die niedrigen Haftungssummen können nicht mehr überzeugen. Dies zeigen nicht zuletzt die Reformbemühungen im internationalen Rahmen, die bereits zu den Hamburg Regeln sowie neuerdings den Rotterdam Regeln geführt haben. Da eine breite internationale Durchsetzung eines dieser Regelwerke zurzeit nicht absehbar ist, erscheint es richtig, sich auch im nationalen Rahmen um sachlich überzeugendere Regelungen zu bemühen.

Andererseits lässt sich nicht verkennen, dass wichtige Seehandelsrechte des Auslands weiterhin durch das Haag- bzw. Haag-Visby-System beherrscht werden. Die nach diesen Rechtsordnungen arbeitenden Unternehmen genießen Privilegien, die zwar

überholt sind und sachlich nicht mehr überzeugen können, gleichwohl aber weiterhin gelten und diesen Unternehmen Vorteile gegenüber Wettbewerbern verschaffen, die sich auf der Grundlage modernerer Haftungssysteme bewegen.

Die Einführung eines neuen Regelwerks sollte daher behutsam erfolgen und abgefeuert werden. Ein denkbares Mittel zu diesem Zweck wäre es, den Parteien im Bereich der Divergenzen zwischen dem neuen Recht und den Prinzipien von Haag-Visby Vertragsfreiheit zu lassen.

2. Das Vorstehende gilt umso mehr, als aus heutiger Sicht durchaus in Betracht kommt, dass das neue deutsche Seehandelsrecht sich auf Dauer gegen die den alten Regeln verhafteten Rechtsordnungen anderer wichtiger Seefahrtsnationen behaupten muss. Denn ob die Rotterdam-Regeln sich international durchsetzen werden, erscheint weiterhin fraglich. Soweit ersichtlich, zeichnet sich jedenfalls keine breite und rasche Ratifikationswelle durch die Staatengemeinschaft ab.

Eine der Ursachen für die Zurückhaltung vieler Staaten dürfte darin bestehen, dass die Rotterdam-Regeln aufgrund ihres auf Landvor- und -nachläufe erweiterten Anwendungsanspruchs weit in die nationalen Transportrechte der Vertragsstaaten hineindirigieren und nationale Anpassungsgesetzgebung erforderlich machen werden. Diesen Fehler vermeiden die Hamburg-Regeln. Die Gesellschaft ist deshalb weiterhin der Auffassung, dass es eine sinnvolle Zielsetzung für Deutschland wäre, im internationalen Rahmen für den Anschluss weiterer Staaten an die Hamburg-Regeln zu werben. Dieses Übereinkommen hat den Vorteil, dass es bereits in Kraft ist und praktiziert wird. Es bietet ferner praktisch sämtliche inhaltlichen Vorteile der Rotterdam-Regeln, vermeidet aber deren Fehler; die Hamburg-Regeln sind die besseren Rotterdam-Regeln. Möglicherweise bedarf es bei vielen Staaten lediglich eines Denkanstoßes in dieser Richtung, um sich für diese Überlegung zu öffnen.

B. Stellungnahme im Einzelnen

In ihrer nachfolgenden Stellungnahme beschränkt die Gesellschaft sich im Wesentlichen auf das Seefrachtrecht.

Die Änderungsvorschläge des Entwurfs im Bereich des allgemeinen Frachtrechts werden, soweit sie zu Anmerkungen Anlass geben, im Zusammenhang mit den Parallelregelungen des Seefrachtrechts behandelt. Nur zu **§ 445 Abs. 1** sei darauf hingewiesen, dass hier ein redaktionelles Versehen zu korrigieren ist („Frachtführer“ statt „Verfrachter“).

Zum Reisefrachtrecht und zu den Regelungen über die Schiffsüberlassungsverträge hat die Gesellschaft nur wenige Anmerkungen.

1. Zu § 477 Abs. 3 Ref-E

Die Gesellschaft hält diese Regelung für sinnvoll. Bei der praktischen Anwendung der Bestimmung können sich nach der jetzigen Entwurfsfassung jedoch Probleme ergeben:

a) Zunächst stellt die Regelung nicht klar, in welcher konkreten Situation der Eigentümer-Nichtreeder die Daten des Ausrüsters zu offenbaren hat. Soll dies schon dann geschehen müssen, wenn der Eigentümer unter ausdrücklichem (oder stillschweigendem?) Hinweis auf die Reedereigenschaft in Anspruch genommen wird? Oder nur dann, wenn er konkret nach dem Bestehen eines Ausrüsterverhältnisses befragt wird? Soll der Dritte ein irgendwie geartetes rechtliches Interesse geltend machen müssen, etwa Ansprüche nach § 480 Ref-E, oder darf der Dritte auch ein nur neugieriger Pressevertreter sein?

b) Ferner bleibt unklar, ob der Eigentümer sich auf das Ausrüsterverhältnis nur *solange* nicht berufen darf, wie er den Ausrüster nicht namhaft gemacht hat, oder ob er *endgültig* als Reeder gilt, wenn er es auf Anfrage versäumt, den Reeder (innerhalb welcher Frist?) namhaft zu machen. Schweigt der Eigentümer zunächst und offenbart das Ausrüsterverhältnis erst im Prozess, so ist dem Dritten nicht gedient, zumal der Anspruch gegen den Ausrüster unterdessen verjährt sein kann.

c) Fraglich kann auch sein, ob der Eigentümer gegebenenfalls nur als Reeder, oder aber auch als ausführender Verfrachter gilt.

Diese Fragen könnten durch folgende Fassung sinnvoll beantwortet werden:

„Der Eigentümer eines Schiffs kann sich einem Dritten gegenüber in Ansehung der seehandelsrechtlichen Rechtsstellung des Reeders [und des ausführenden Verfrachters] nur dann darauf berufen, dass nicht er, sondern ein Ausrüster das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt, wenn er dem Dritten unverzüglich nach dessen Aufforderung zur Offenbarung eines Ausrüsterverhältnisses den Namen und die Anschrift des Ausrüsters mitgeteilt hat.“

2. Zu § 478 Ref-E

Der Entwurf zählt zur Schiffsbesatzung nur solche sonstigen Personen, die vom Reeder oder Ausrüster angestellt sind. Diese Weichenstellung überzeugt eigentlich nur in Bezug auf § 597 Ref-E (Schiffsgläubigerrecht für Heuerforderungen). Dagegen ist bei den §§ 500, 540, 508, 509, 547, 582 und 592 und Art. 6 Ref-E schwer verständlich, weshalb sonstige im Rahmen des Schiffsbetriebs tätige Personen, die der Weisungsbefugnis des Kapitäns unterstehen, nicht einbezogen werden, zumal dies in § 480 Ref-E (adjektivische Haftung) ausdrücklich geschieht.

3. Zu § 479 Ref-E

a) zu Abs. 1

Der Entwurf hebt durch die Verwendung des Worts „insbesondere“ eine Befugnis des Kapitäns zum Abschluss von Frachtverträgen besonders hervor. Dies korrespondiert nicht mit der Rechtswirklichkeit, da der Kapitän in der Praxis Frachtverträge nur sehr selten abschließt. Wenn Frachtverträge überhaupt erwähnt werden sollen, sollte anstelle des Wortes „insbesondere“ das Wort „auch“ verwendet werden, um dem Eindruck entgegen zu wirken, dass der Abschluss von Frachtverträgen in den Kernbereich der Vollmacht des Kapitäns falle.

b) zu Abs. 3

Die Entscheidung, von einer seehandelsrechtlichen Pflicht zur Führung eines Tagebuchs abzusehen, wird von der Gesellschaft für richtig gehalten. Insoweit sollte es bei den öffentlich-rechtlich geregelten Pflichten bleiben. Begrüßt wird auch die Begründung einer die Ladungsbeteiligten schützenden Pflicht des Kapitäns, Unfälle im Tagebuch zu vermerken. Die Pflicht sollte aber nicht daran anknüpfen, dass ein Tagebuch tatsächlich geführt wird, sondern vielmehr an das Bestehen einer entsprechenden (öffentlich-rechtlichen) Pflicht. Sonst stünde derjenige, der vorschriftswidrig überhaupt kein Tagebuch führt, besser als derjenige, der das Tagebuch im Grundsatz vorschriftsgemäß führt, aber den Eintrag unterlässt.

Die Vorschrift könnte dann beginnen: „Ist auf dem Schiff ein Tagebuch zu führen, ...“

4. Zu § 482 Abs. 2 Ref-E

Das Merkmal „im eigenen Namen“ könnte Anwendungsschwierigkeiten aufwerfen, weil es nur im Rahmen eines Rechtsgeschäfts klar definiert ist, während es hier um einen Realakt geht. Für den Verfrachter wird häufig mehr oder wenig deutlich erkennbar sein, dass hinter der als „Dritter“ auftretenden Person ein anderes Unternehmen steht, etwa ein Hersteller oder Verkäufer des Guts. Der Grad dieser Erkennbarkeit kann stufenlos variieren. Wen soll wann die Pflicht treffen? Soll es auf „Vertretungsmacht“ ankommen, und wie soll diese definiert sein?

Es wird empfohlen, die Worte „im eigenen Namen“ zu streichen. Dritter ist derjenige, der das Gut tatsächlich übergibt. Dass Angestellte dabei für das sie beschäftigende Unternehmen handeln, bedarf keiner Klarstellung. Spediteure sollten der Pflichtenstellung nicht dadurch ausweichen können, dass sie „im Namen“ ihres Geschäftsherrn handeln, zumal dies die Frage der „Vertretungsmacht“ aufwirft.

Im Übrigen wird an die grundsätzlichen Bedenken erinnert, die die Gesellschaft in ihrer Stellungnahme zum Entwurf der Sachverständigengruppe geäußert hatte und die darin bestehen, dass im vorliegenden Abschnitt gesetzlich „vertypte“ Vertragsverhält-

nisse geregelt werden, in denen rechtsgeschäftlich nicht begründbare Pflichtenstellungen Dritter eigentlich Fremdkörper bilden. Dies gilt auch gleichermaßen für § 483 Ref-E, wenngleich hier noch eher ein Regelungsbedürfnis erkennbar ist. Aber auch hier gilt, dass die Pflichten des Abladers in Bezug auf Gefahrgut durch das Gefahrgutrecht international vereinheitlicht und sehr eingehend geregelt sind. Die drittschützende Funktion des Gefahrgutrechts ist anerkannt (OLG Hamm, NJW-RR 1993, 914). Daher erscheinen zivilrechtliche Parallelregelungen nicht erforderlich.

5. Zu den §§ 484, 485 Ref-E

a) § 485 Absatz 2 Satz 2 sollte aus systematischen Gründen besser als neuer Satz 3 des § 484 in das Gesetz aufgenommen werden. Es besteht kein grundsätzlicher Unterschied zwischen der seemäßigen Verpackung des Guts zum Beispiel in einer großen Kiste und der Stauung in einem „shippers packed“ Container. Die Erwähnung einer Palette als Lademittel im Seefrachtverkehr scheint wenig praxisnah, jedoch unschädlich.

b) Die Differenzierung zwischen Beförderungs- und Betriebssicherheit, die § 485 Abs. 2 Satz 2 Ref-E zwar nicht ausdrücklich, durchaus aber erkennbar zugrunde liegt, wirft schon bei dem Vorbild des § 412 Abs. 1 HGB in der Praxis Probleme auf. Beide Begriffe überschneiden sich in mehr oder minder großem Ausmaß, häufig sogar vollständig. Pflichtverletzungen können in diesem Überschneidungsbereich keiner der beiden Parteien haftungsrechtlich eindeutig zugewiesen werden und lassen sich daher nur in Analogie zu den Mitverschuldensgrundsätzen bewältigen. Es kommt hinzu, dass der Absender/Ablader/Befrachter auch rechtspolitisch nicht von der Verpflichtung freigesprochen werden sollte, bei der Beladetätigkeit nicht nur die Sicherheit des eigenen Guts, sondern auch die Betriebssicherheit des beladenen Fahrzeugs oder Containers – nach Kräften – zu beachten, beispielsweise einen LKW nicht zu überladen oder einen Container so zu beladen und das Gut so darin zu sichern, dass die Seetüchtigkeit des Schiffs nicht gefährdet wird (z.B. durch das Losreißen einer schweren, unzureichend auf einem Flatrack gestauten Maschine).

Richtiger erschiene es daher, demjenigen, der lädt und sichert, die Verantwortung dafür aufzuerlegen, dass die Verladung weder das Gut selbst (insoweit Obliegenheit) noch andere Güter oder die Betriebssicherheit des Schiffs oder sonstigen Beförderungsmittels (insoweit Pflicht) gefährdet. Sind Besonderheiten des Fahrzeugs nicht erkennbar, schützt den Absender das Verschuldenserfordernis. Die Verantwortung des Frachtführers für die Betriebssicherheit seines Fahrzeugs bedarf in § 412 HGB eigentlich ebenso wenig der Erwähnung wie in § 485 Abs. 2 Satz 1 Ref-E.

c) Zu § 485 Absatz 3 wird darauf hingewiesen, dass in der Praxis des Stückgutseefrachtverkehrs immer damit zu rechnen ist, dass Güter, die auf oder in standardisierten Lademitteln, insbesondere Containern, aber auch zum Beispiel MAFI-Trailern, gestaut sind, mehrfach umgeladen werden. Containerschiffe fahren auf festen Routen, wobei die Ozeanschiffe nur größere Häfen bedienen, von denen aus Verteil-Dienste

(Feeder-Dienste) die kleineren Häfen anbinden. Die Organisation dieser Verkehre folgt betriebswirtschaftlichen Aspekten. Da Umschlagsvorgänge erhebliche Kostenfaktoren darstellen und die Fracht belasten, besteht kein Grund zu der Befürchtung, dass der Verfrachter das Gut aus Eigennutz unnötigen Umschlagsvorgängen aussetzen wird. Ebenso wenig kann erwartet werden, dass der Verfrachter erforderliche Umschlagsvorgänge vermeiden kann, denn die festen Fahrpläne der Linienreedereien, die der Referentenentwurf durch die Einführung einer Verspätungshaftung tendenziell noch verbindlicher macht, lassen es nicht zu, wegen einzelner Container Häfen anzulaufen, die normalerweise nicht direkt bedient werden. Deshalb erscheint es fraglich, ob für den Bereich des containerisierten Verkehrs überhaupt gesetzliche Regelungen zur Umladung vorgesehen werden sollten. Dadurch wird lediglich vertraglicher Regelungsbedarf erzeugt, weil die Reedereien – und vorsorglich auch die Spediteure – die gesetzliche Ausgangslage in ihren Konnossementsbedingungen den realen Gegebenheiten anpassen müssen.

d) Zu § 485 Abs. 5 Satz 3 ist die Frage aufzuwerfen, ob das Wort „ausdrücklich“ erforderlich und hinreichend klar ist. Im Grundsatz kann ein solches Verbot nur entweder vereinbart oder nicht vereinbart sein. Allerdings zielt der Entwurf – ebenso wie Art. 9 Abs. 4 Hamburg Regeln und Art. 25 Abs. 4 Rotterdam Regeln – ersichtlich darauf ab, den Verfrachter die Sanktion unbeschränkter Haftung dann treffen zu lassen, wenn er sich über ein individuell vereinbartes Verbot hinwegsetzt. Aber soll dafür ein Verbot in Verlader-AGB ausreichen? Was gilt bei einer Abwehrklausel oder Erlaubnisklausel in den Bedingungen des Verfrachters? Vielleicht wäre es sinnvoll, auf ein *individualvertragliches* Deckladeverbot abzustellen, wie es beispielsweise in einer Frachtanfrage enthalten sein könnte (und, wenn die Unterdeckverladung wirklich wichtig ist, regelmäßig auch enthalten ist).

6. Zu den §§ 487, 414 Ref-E

Den Entwurf sieht in Abweichung vom bisherigen Recht eine verschuldensabhängige Haftung des Absenders bzw. Befrachters, Abladers oder Dritten vor. Dieser Ansatz wird von der Gesellschaft weiterhin für richtig gehalten. In der jetzigen Fassung könnte anstelle der Anspruchsgrundlage aus § 487 Abs. 1 Ref-E allerdings auch direkt auf § 280 BGB zurückgegriffen werden.

Indessen dürfte Anlass zu einer Sonderregelung bestehen: Um den Verfrachter oder Frachtführer angemessen vor Schädigungen aus der Sphäre des Absenders/Befrachters zu schützen, darf das Verschuldenserfordernis die Haftung nicht zweckwidrig einschränken. Es darf sie insbesondere dann nicht entfallen lassen, wenn eine unzureichende Aufklärung über Eigenschaften des Gutes zwar nicht von demjenigen selbst verschuldet ist, der als Befrachter, Ablader oder Dritter auftritt, wohl aber von anderen auf Ladungsseite Beteiligten, insbesondere vom Geschäftsherrn des im eigenen Namen auftretenden Spediteurs. Denn dann kann der Absender/Befrachter/Ablader/Dritte die Haftung an seinen Auftraggeber weiterleiten. Es erscheint zweifelhaft,

ob die Fälle, in denen der Absender/Befrachter oder Ablader/Dritte seine Pflichten gutgläubig auf der Grundlage ihm erteilter, aber falscher Fremdinformationen über das Gut wahrgenommen hat, in befriedigender Weise über die §§ 278, 166 BGB gelöst werden können. Eine zweifelsfreie Einbeziehung des Verschuldens des Geschäftsherrn des Spediteurs und sonstiger Veranlasser des Transports ist aber wünschenswert, zumal die Haftung in diesen Fällen problemlos auf vertraglicher Grundlage auf die Auftraggeber weitergegeben werden kann.

Empfehlung:

Ergänzung in §§ 414 Abs. 1 und 487 Abs. 1 um Satz 3: „§ 278 Satz 1 BGB gilt entsprechend für das Verschulden der Personen, auf deren Angaben über das Gut er sich bei der Erfüllung seiner Pflichten stützt.“ In § 487 Abs. 2: „Abs. 1 Satz 3 gilt entsprechend“.

Des Weiteren wird zu bedenken gegeben, ob neben Schäden auch Aufwendungen besonders genannt werden müssen (gilt auch für §§ 455 Abs. 2, 468 Abs. 3 RefE). Aufwendungsersatz erkennt das Gesetz dem Frachtführer bereits in § 420 Abs. 1 Satz 2 und im Spezialfall des § 410 Abs. 2 HGB zu, weshalb sich schon im geltenden Recht die Frage der Konkurrenz zu § 414 Abs. 1 stellt. Aus systematischen Gründen erscheint es vorzugswürdig, zwischen Aufwendungen und ihrem Ersatz einerseits und Pflichtverletzungen und ihrer Rechtsfolge Schadensersatz zu trennen. Der haftungsausfüllende Tatbestand des Schadensersatzanspruchs aus §§ 414 Abs. 1, 487 Abs. 1 wird regelmäßig auch freiwillige Vermögensopfer des Frachtführers/Verfrachters umfassen. § 414 Abs. 2 könnte, da nunmehr eine reine Verschuldenshaftung normiert wird, unmittelbar auf § 254 BGB verweisen oder ganz entfallen.

7. Zu § 490 Abs. 3 Ref-E

Es erscheint fraglich, ob die Regelung des § 418 Abs. 3 HGB für das Seefrachtrecht übernommen werden sollte.

Im Landfrachtrecht soll die Regelung den Frachtführer schützen. Das ist nachvollziehbar, weil der Frachtführer zur Ausführung solcher Weisungen etwas aktiv tun muss, nämlich die Güter zu einer anderen Ablieferstelle fahren. Im Seefrachtrecht ist dies nur dann der Fall, wenn das Gut zum Zweck der Ablieferung an den benannten Dritten erneut verladen und in einen anderen Hafen befördert werden muss. Dieser Fall ist aber in Abs. 3 offenbar nicht gemeint; er würde sich wohl auch eher als neuer Seefrachtvertrag zwischen dem Verfrachter und dem Empfänger darstellen. Geht es jedoch nur um die Ablieferung des Guts an einen anderen Empfänger, der im selben Seehafen übernehmen soll, so wird der Verfrachter durch eine solche Änderung nicht ernsthaft belastet. Es ist in der Praxis sehr häufig, dass angekommene Güter durch den Empfänger zugunsten Dritter „freigestellt“ werden und diese wiederum weitere Freistellungen vornehmen, etwa wenn gegenüber dem ausführenden Verfrachter zunächst der vertragliche Verfrachter (Spediteur) an den Käufer seines Kunden freistellt, dieser

an seinen Spediteur und letzterer an den Fuhrunternehmer, der das Gut im Hafen abholt. Die Bestimmung erscheint daher nicht erforderlich.

8. Zu § 491 Ref-E

Es erscheint fraglich, ob die Regelung in ihrer jetzigen Form die Interessenlage derjenigen Verfrachter, die gleichzeitig Gut zahlreicher verschiedener Befrachter befördern, hinreichend berücksichtigt.

Es liegt auf der Hand, dass der Verfrachter unzumutbar belastet wird, wenn er angesichts eines während der Beförderung auftretenden Beförderungshindernisses, das häufig unverzügliches Handeln erfordert (Beispiel: Sperrung eines Hafens), unter Umständen tausende von Ladungsbeteiligten ermitteln, informieren und deren Weisungen befolgen soll. Abs. 3 wird in diesen Fällen häufig helfen, jedoch zeigt die Praxis, dass gar nicht erst versucht wird, Weisungen zu erlangen, weil ohnehin offensichtlich ist, dass die Verfügungsbefugnis nicht sicher geklärt werden kann, die Weisungen zu spät kämen und wegen absehbarer Vielstimmigkeit der Ladungsbeteiligten ohnehin nur der Weg bleibt, den § 491 Abs. 3 Ref-E weist. Es wird daher vorgeschlagen, den Anfang von Abs. 3 wie folgt zu fassen: „Kommen Weisungen, die der Verfrachter nach § 490 Abs. 1 Satz 3 zu befolgen hätte, nicht in Betracht oder kann er solche Weisungen nicht innerhalb angemessener Zeit erlangen, so hat er ...“

Praktische Probleme kann die Risikobereichsabgrenzung machen, an die der Aufwendungsersatzanspruch geknüpft ist. Wessen Risiko ist z.B. die Sperrung des Löschhafens, den Befrachter und Verfrachter gemeinsam als Ziel der Reise bestimmt haben?

9. Zu § 493 Ref-E (gilt auch für § 521 Ref-E)

Nach § 493 Absatz 2 Ref-E schuldet der Empfänger, der die Auslieferung der Güter verlangt, nur die noch unbezahlte Fracht nach Maßgabe des Beförderungsdokuments (oder der Angemessenheit). Damit weicht der Ref-E signifikant vom bisherigen Recht und auch von der Praxis unter maßgeblichen Auslandsrechten ab. Danach tritt der Empfänger mit der Geltendmachung des Auslieferungsanspruchs nämlich den Verpflichtungen des Befrachters bei; letzterer wird, soweit der Verfrachter die Güter ohne Durchsetzung seiner Ansprüche gegen den Empfänger ausgeliefert hat, sogar frei (§§ 614, 625 HGB). Die rechtspolitische Berechtigung dieses Schuldbeitritts mag debattierbar sein, da die tatsächlichen Aussichten des Verfrachters, sich wegen seiner Ansprüche an den Befrachter zu halten, heute vermutlich nicht mehr wesentlich schlechter sind als die Erfolgsaussichten des Anspruchs gegen den Empfänger. Das Pfand- und Zurückbehaltungsrecht bleibt dem Verfrachter ohnehin.

Dass Abweichen von der internationalen Rechtslage wird jedoch dazu führen, dass die – zum Beispiel – nach englischem Recht arbeitenden Reedereien ihre Ansprüche gegen deutsche Empfänger weiterhin vollständig durchsetzen können, während nach deutschem Recht arbeitende Reedereien dies nicht können. Dies führt zu einem Wett-

bewerbsnachteil und zusätzlichen Belastungen für nach deutschem Recht arbeitende Reedereien und Spediteure.

Praktisch relevant wird die Divergenz zum Beispiel dann, wenn der vom Verfrachter gestellte Container in Folge fehlerhaft gestauten Guts beschädigt wird, etwa durch zu hohe Punktbelastungen, auslaufende Chemikalien oder aus der Ladungssicherung gerissene schwere Maschinenteile. Nach bisherigem Recht haftet für solche Schäden, die häufig erst nach der Ablieferung erkennbar werden, auch der Empfänger.

Die Entwurfsfassung wirft auch dann Probleme auf, wenn der Verfrachter dem Empfänger eigenes Equipment, z.B. einen Container, zur Entladung und späteren Rücklieferung überlässt. Nach geltendem Recht ergibt sich die Rückgabe- und gegebenenfalls Schadensersatzpflicht des Empfängers zwanglos aus der Übernahme der Vertragspflichten. Nach dem Entwurf müsste dagegen mit fiktiven Überlassungsverträgen gearbeitet werden, wobei fraglich ist, wie die Tarifbestimmungen des Verfrachters im Einzelfall in diese Verträge einbezogen werden sollen. Eine ähnliche, in der Praxis durchaus anzutreffende Situation ergibt sich, wenn der Empfänger zwar das Konnossement eingereicht hat, die Ware dann aber nicht abnimmt. Auch hier sollte klar sein, dass der Empfänger, der den Verfrachter auf Auslieferung in Anspruch genommen und ihn dadurch davon abgehalten hat, zu einem frühen Zeitpunkt wegen seiner Kosten das Pfandrecht geltend zu machen und zu verwerten, dann auch abnehmen muss.

Es sollte daher erwogen werden, es bei dem Übergang der Vertragspflichten des Befrachters zu belassen. Zumindest sollte klargestellt werden, dass der Empfänger durch das Auslieferungsverlangen diejenigen Pflichten übernimmt, die nach dem Seefrachtvertrag von ihm zu erfüllen sind, also namentlich die Zahlung der Fracht, soweit sie nicht vorausbezahlt ist, sowie die Abnahme des Guts und pünktliche Rücklieferung überlassener Lademittel.

10. Zu den §§ 495, 441 Abs. 1 Satz 1, 475 b Abs. 1 Ref-E

Es herrscht Einvernehmen darüber, dass es rechtspolitisch zu weit ginge, wenn das dem Absender nicht gehörende Gut für inkonnexe Forderungen haftete. Dies wird nach geltendem Recht dadurch erreicht, dass der Absender fremdes Gut nur hinsichtlich konnexer Forderungen verpfänden darf (teleologische Reduktion des § 441 Abs. 1 HGB, BGH, Urt. v. 10. Juni 2010 - I ZR 106/08) und der gute Glaube des Frachtführers nur dann geschützt wird, wenn er sich auf das Eigentum, nicht lediglich die Verfügungsbefugnis, des Absenders bezieht, § 366 Abs. 3 HGB. Nach der vorgeschlagenen Formulierung des § 441 Abs. 1 Satz 1 RefE besteht wiederum die Gefahr, dass der Frachtführer das Pfandrecht an dem im Dritteigentum stehenden Gut auch wegen inkonnexer Forderungen erwirbt; denn es kommt nach der Bestimmung nicht darauf an, ob das Gut im Eigentum des Absenders steht, und die erforderliche Einwilligung des Eigentümers bezieht sich nur auf die Übergabe zur Beförderung, nicht zugleich auch auf den Pfandrechtserwerb für inkonnexe Forderungen. Ist der Eigentümer – wie regelmäßig – mit der Beförderung einverstanden, erwirbt der Frachtfüh-

rer also ohne weiteres ein Pfandrecht auch wegen inkonnexer Forderungen, und zwar vom Berechtigten.

Deshalb sollten die Worte „sowie für seine ... oder Lagerverträgen“ gestrichen und durch folgenden Satz 2 ersetzt werden: „Für seine Forderungen aus anderen mit dem Absender abgeschlossenen Fracht-, Seefracht-, Speditions- oder Lagerverträgen hat der Frachtführer nur dann ein Pfandrecht, wenn das Gut dem Absender gehört.“ Den gutgläubigen Erwerb regelt sodann nahtlos § 366 Abs. 3 HGB.

Systematisch noch überzeugender erschiene es allerdings, in § 441 nur den Grundfall des Pfandrechtserwerbs an Sachen des Absenders zu regeln und die eingeschränkte Erweiterung auf konnexe Forderungen und Sachen des die Beförderung billigenden Dritteigentümers sowie den Gutgläubenserwerb vor die Klammer zu ziehen, weil sie beim Speditions-, Lager-, und Kommissionsvertrag gleichermaßen benötigt werden:¹

- § 441 Abs. 1 Satz 1 HGB sollte selbst nur den Pfandrechtserwerb an Sachen des Absenders regeln und dabei sowohl konnexe als auch inkonnexe Forderungen einbeziehen;
- im ersten Abschnitt des Vierten Buchs des HGB sollte an passender Stelle eine allgemeine Bestimmung eingefügt werden, die klarstellt, dass es für den Erwerb der gesetzlichen Pfandrechte des Kommissionärs, Frachtführers, Verfrachters, Spediteurs und Lagerhalters wegen der aus einem von ihnen abgeschlossenen Kommissions-, Fracht-, Speditions- oder Lagervertrages begründeten Forderungen ausreicht, wenn der zum Entstehen der gesicherten Forderung führende Vertragsschluss mit der Einwilligung des Eigentümers der Sache erfolgt;
- § 366 Abs. 3 HGB sollte wieder in die frühere Fassung gebracht werden, der zufolge die gesetzlichen Pfandrechte hinsichtlich des Schutzes des guten Glaubens uneingeschränkt einem durch Vertrag erworbenen Pfandrecht nach § 366 Abs. 1 HGB gleichstehen.

Die erste Bestimmung wäre Grundregel für den Pfandrechtserwerb an Sachen des Absenders, die zweite würde den Pfandrechtserwerb auf Sachen dritter Eigentümer erweitern, jedoch auf die konnexe Forderung beschränken, die dritte Regelung würde generell klarstellen, dass es für den Pfandrechtserwerb auf den guten Glauben des Frachtführers (usw.) ankommt, einerlei, ob dieser sich auf das Eigentum des Absenders (dann auch inkonnexe Forderungen erfasst) oder nur auf das Einverständnis des Eigentümers mit der Beförderung (dann nur konnexe Forderungen erfasst) bezieht.

¹ Vgl. die Gesetzgebungsvorschläge von Oepen, TranspR 2011, 89, 103.

11. Zu § 497 Ref-E

Es könnte sich empfehlen, diese Vorschrift nur einmal, und zwar im 1. Abschnitt des 4. Buchs, aufzunehmen.

12. Zu § 498 Ref-E

Es sei eine grundsätzliche Kritik an der Regelungstechnik des § 498 Ref-E erlaubt, obgleich die Vorschrift sich weitgehend an dem Wortlaut des § 606 Satz 2 HGB orientiert:

Die Anknüpfung der Haftung an einen bestimmten Schadensentstehungszeitraum verdeckt die Tatsache, dass der Frachtführer letztlich keine objektive Haftung für einen bestimmten Zeitraum übernehmen, sondern für die Verletzung seiner vertraglichen Pflichten haften soll,² und zwar durchgängig nach denselben Regeln, einerlei wann er die Ursache für den Schaden gesetzt hat und wann dieser Schaden entstanden ist. Dass während des „Obhutszeitraums“ des Frachtführers ein Schaden entstanden ist, ist zwar ein in der Regel richtig funktionierender Indikator für eine haftungsbe gründende, pflichtwidrige Handlung oder Unterlassung des Frachtführers, jedoch gilt dies nicht immer. Das Konzept wirft immer dann – unnötige - Probleme³ auf, wenn nicht sowohl die Pflichtverletzung als auch die Schadensentstehung in den Zeitraum zwischen Übernahme und Ablieferung fallen. Vor allem diejenigen Fälle sind problematisch, in denen die Schadensursache vor oder innerhalb des Obhutszeitraums gesetzt wird, der Schaden aber erst danach eintritt.

Beispiel 1: Wird auf dem Schiff das Siegel des Kühlcontainers gebrochen und deshalb das Gut nach der Ablieferung am Bestimmungsort von den Behörden nicht zur Einfuhr zugelassen, so dass es nach Monaten verdirbt, liegt eine Schadensentstehung außerhalb des Obhutszeitraums vor; gleichwohl soll der Verfrachter natürlich haften – beschränkt?

Beispiel 2: Stellt der Verfrachter einen kontaminierten Container, der sodann die vom Befrachter oder Ablader eingeladenen Güter in Mitleidenschaft zieht, liegt eine Pflichtverletzung vor der Obhutsübernahme vor, die aber zu einem Schaden erst innerhalb des Obhutszeitraums führt.

Bei § 425 HGB sind diese Unannehmlichkeiten möglicherweise wegen des Obhuts haftungskonzepts gerechtfertigt;⁴ bei § 498 Ref-E, der eigentlich nur eine vermutete Verschuldenshaftung statuieren will, erscheinen sie vermeidbar. Folgende Formulierung könnte verwendet werden:

² Argument: § 498 Satz 2 Ref-E

³ Siehe auch nachfolgend zu §§ 501, 503 Ref-E

⁴ Auch dort führt das Abstellen auf einen Haftungszeitraum jedoch zu sinnwidrigen Ergebnissen: Beispiel: Beschädigt der Fahrer des Frachtführers das Gut bei einer vom Frachtführer geschuldeten Be- oder Entladung, haftet er beschränkt; beschädigt er es aber schon beim Heranrangieren an die Rampe des Empfängers oder erst

„Beschädigt oder verliert der Verfrachter das Gut oder überschreitet er die Lieferfrist, so ist er zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet. Das gilt nicht, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht hätten abgewendet werden können.“

13. Zu § 499 Ref-E

a) Zum Fehlen der Ausschlüsse für nautisches Verschulden und Feuer an Bord siehe rechtspolitische Vorbemerkung.

b) Nr. 5 kann sowohl auf aktive Bergungsmaßnahmen des Verfrachters als auch auf Schäden bezogen werden, die bei der Ausführung von Bergungsmaßnahmen durch Dritte an dem befördernden Schiff verursacht werden. Ersteres ist offenbar gemeint; die zweite Auslegungsvariante könnte Verwirrung stiften, weshalb sich eine Klarstellung empfiehlt, z.B. durch die Formulierung „vom Verfrachter durchgeführte Bergungsmaßnahmen, soweit ..“ Ferner könnte erwogen werden, Nr. 5 und Nr. 6 zusammenzufassen.

c) Abgesehen von Abs. 1 Nr. 1 und 3 eröffnet der Entwurf keine Möglichkeit, ein sonstiges mitwirkendes Verschulden des Befrachters oder der für ihn auftretenden Personen, z.B. durch unzutreffende oder fehlende Angaben über das Gut, angemessen zu berücksichtigen. Ein Rückgriff auf § 254 BGB wäre problematisch.

14. Zu § 501 Ref-E

In Absatz 1 sollte klargestellt werden, dass die Beschränkung der Haftung auf Wertersatz sich nicht nur auf die Haftung nach § 498 bezieht, sondern auch auf sonstige vom Verfrachter verschuldete Beschädigungen oder Verluste am Gut. Wird nämlich zur Lösung der oben zu § 498 Ref-E dargestellten Fälle auf § 280 BGB zurückgegriffen, besteht wegen der engen systematischen Beziehung zwischen den §§ 498 und 501 Ref-E die Gefahr, dass auch der haftungsausfüllende Tatbestand nur am allgemeinen Recht, also an §§ 249 ff BGB, gemessen wird.

Die Klarstellung ist überflüssig, wenn § 498 so offen formuliert wird wie oben vorge schlagen.

15. Zu § 503 Ref-E

Dasselbe gilt auch für die Höchsthaftungssummen. Hier sollte klargestellt werden, dass die Haftung wegen Güter- und Verspätungsschäden nicht nur dann nach § 503 beschränkt sein soll, wenn sie sich aus § 498 Ref-E ergibt, sondern auch dann, wenn

nach dem Abstellen auf der Rampe durch unvorsichtiges Hantieren mit der Ladebordwand, soll er unbeschränkt haften.

§ 280 BGB zur Anwendung gelangt. Das lässt sich zwar mittelbar aus § 504 Ref-E herauslesen, kann aber deutlicher gemacht werden.

Auch hier bedarf es keiner Klarstellung, wenn § 498 an die zum Schaden führende Pflichtverletzung anknüpft statt an den Haftungszeitraum.

16. Zu § 507 Ref-E (auch § 435 HGB)

a) Bei der Erörterung der praktischen Folgen der „Montreal-Option“ der §§ 512 Abs. 2 S 2, 449 Abs. 2 Satz 2 Ref-E ist in der Arbeitsgruppe, die die vorliegende Stellungnahme erarbeitet hat, deutlich geworden, dass § 435 HGB – und demzufolge auch der ihm nachgebildete § 507 Ref-E – an einer schwerwiegenden konzeptionellen Schiefelage leidet. Die Vorschrift ordnet nämlich den Wegfall der Haftungserleichterungen nicht lediglich in Ansehung des den Schaden verursachenden schweren Verschuldens des Frachtführers an, sondern schlechterdings für den *gesamten* entstandenen Schaden, einerlei, inwieweit dieser durch den Frachtführer verschuldet oder auch nur verursacht ist oder nicht. Dem Frachtführer wird also bei schwerem eigenem Verschulden (dafür reichen bekanntlich unzureichende Schnittstellenkontrollen) das an sich selbstverständliche Recht genommen, sich auf Unabwendbarkeit sowie in Ansehung bestehender eigener Haftung auf mitwirkende (oder zusätzlich oder zeitversetzt wirksam gewordene) Schadensursachen zu berufen, die er nicht nur nicht zu vertreten, sondern nicht einmal objektiv gesetzt hat. Insbesondere der Wegfall des Einwands des Mitverschuldens (§§ 425 Abs. 2, 427 Abs. 2 Nr. 2, 3 und 5 HGB sowie § 499 Abs. 1 Nr. 1 und 2 Ref-E) lässt sich nicht sachlich rechtfertigen; hier liegt eine der Ursachen für den an sich systemwidrigen Rückgriff der Rechtsprechung auf § 254 BGB.

Um klarzustellen, dass § 435 HGB dem Frachtführer das Recht, sich auf Haftungsbefreiungen und –begrenzungen zu berufen, nur *insoweit* genommen werden soll, als er den Schaden durch Leichtfertigkeit verursacht hat, schlägt die Gesellschaft daher vor, das Wort „wenn“ in § 435 HGB durch „soweit“ zu ersetzen. Dadurch würde hinreichend deutlich gemacht, dass der Frachtführer nur in Ansehung des ihm vorzuwerfenden schweren Verschuldens die Haftungserleichterungen verlieren soll.

Das Wort „soweit“ müsste dann auch in § 508 Abs. 2 Verwendung finden.

b) Für § 507 Ref-E gilt dies entsprechend.

c) In § 507 Ref-E sollte klargestellt werden, dass dem Verfrachter nur eigenes Verschulden schadet („§ 500 findet insoweit keine Anwendung“). Denn selbst nach geltendem Recht war dies vor der klarstellenden Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 18. Juni 2009 keineswegs allen Instanzgerichten klar. Dass dem Verfrachter insoweit das Verschulden seiner Leute nicht zugerechnet wird, lässt sich schon aus dem geltenden Wortlaut des § 660 Abs. 3 HGB nicht erschließen, sondern nur aus der Entstehungsgeschichte herleiten. Nach zukünftigem Recht wird dieses Argument nicht mehr verwendbar sein, weil § 507 nicht auf den Haager Regeln beruht, sondern auto-

nom gesetztes Recht ist. Es erscheint nicht angemessen, sich allein auf die Gesetzesbegründung zu verlassen, denn diese ist für viele Rechtsanwender nicht unmittelbar verfügbar.

17. Zu den §§ 509, 437 Ref-E

a) Allgemeines

Die Ausdehnung der bisherigen Sondervorschrift des § 644 HGB auf eine generelle Haftung des ausführenden Verfrachters wird von der Gesellschaft im Grundsatz weiterhin gut geheißen. Dies gilt auch für die Erstreckung auf sonstige Unternehmen, die die Leistung des Verfrachters teilweise tatsächlich erbringen, insbesondere also Umschlagsunternehmen. Diese Regelung kann dazu beitragen, überflüssige Regressprozesse zu vermeiden.

Allerdings ist nicht zu verkennen, dass die Rechtsfigur des ausführenden Verfrachters zahlreiche rechtliche Zweifelsfragen aufwirft und die praktische Anwendung der Bestimmung in vielen Fällen ganz scheitern wird. Das liegt zunächst daran, dass § 509 Ref-E dem § 437 HGB nachgebildet ist und diese Vorschrift nach Auffassung des Bundesgerichtshofs (die man nicht teilen muss) nur dann zur Anwendung kommt, wenn der Frachtvertrag deutschem Recht unterliegt. Darüber hinaus muss wohl auch der ausführende Verfrachter selbst deutschem Recht unterliegen, sei es aufgrund deliktischer Anknüpfung, sei es aufgrund akzessorischer Anknüpfung an den Unterfrachtvertrag. Die Bestimmung bleibt dann Fällen vorbehalten, in denen nach deutschem Recht arbeitende Verfrachter ebenfalls nach deutschem Recht tätige ausführende Verfrachter (einschließlich Kaiumschlagsunternehmen) einsetzen. Damit stellt die Vorschrift sich als eine Regelung dar, die den Wettbewerb potentiell zum Nachteil der nach deutschem Recht arbeitenden Reedereien beeinflussen kann. Denn für eine nach deutschem Recht arbeitende Reederei zu arbeiten, ist für einen Kaiumschlagsbetrieb potentiell riskanter, als für eine ausländische Reederei tätig zu sein, die den Umschlagsbetrieb rechtlich gegen eine Haftung teilweise oder – über eine Landschadensklausel - sogar vollständig abschirmt.

De lege ferenda scheint wenig dagegen zu sprechen, die Geltung der Regelung nur daran anzuknüpfen, dass der ausführende Verfrachter deutschem Recht unterworfen ist. Dies würde bedeuten, dass z.B. der deutsche Terminalbetrieb für von ihm verursachte Schäden stets direkt in Anspruch genommen werden könnte, wenn auch gegebenenfalls nach Maßgabe eines ausländischem Recht unterliegenden Seefrachtvertrages.

b) Redaktionelles

aa) Abs. 1 Satz 2 erscheint redaktionell noch verbesserungsfähig, weil die Regelung dahin missverstanden werden könnte, dass das Verladen oder Löschen als solches eine Beförderung sein kann. Es wird folgender Wortlaut empfohlen:

„Ist der Verfrachter auch zum Verladen oder Löschen verpflichtet, gehören auch diese Leistungen zur Beförderung über See.“ Ferner könnte zur weiteren Klarstellung in Satz 1 nach dem Wort „Beförderung“ eingefügt werden „über See“.

bb) Es sollte verdeutlicht werden, dass entsprechend der Zielsetzung der Bestimmung ausführender Verfrachter nur derjenige (dasjenige Unternehmen) ist, der die schadensursächliche Leistung tatsächlich ausgeführt hat, nicht also auch Unterverfrachter, die den Auftrag ihrerseits an Unterverfrachter weitergegeben haben.

cc) Klargestellt werden sollte, ob die Rechtsfolge des § 509 Abs. 3 Ref-E sich auch auf prozessuale Einreden, insbesondere eine Gerichtsstandsvereinbarung im Hauptfrachtvertrag, erstrecken soll. Dies wäre wohl allenfalls im Rahmen örtlicher Zuständigkeit innerhalb Deutschlands zulässig, weil der internationale Gerichtsstand des ausführenden Frachtführers der Brüssel-I-VO zu entnehmen ist.

18. Zu § 511 Ref-E

Es sollte erwogen werden, Abs. 1 Satz 2 auf alle Fälle zu erweitern, in denen der Verfrachter aufgrund eines Pfand- oder Zurückbehaltungsrechts die Auslieferung zeitweise verweigern darf. Alternativ könnte der Satz auch ganz gestrichen werden, weil die Rechtsfolge sich eigentlich von selbst versteht; bei der Regelung der Lieferfrist ist eine gleichartige Bestimmung nicht berücksichtigt worden.

19. Zu den §§ 512, 449, 466 Ref-E

a) § 512 Abs. 2 Nr. 1

Es erscheint zweifelhaft, ob die Regelung erforderlich ist. Höhere als die gesetzlichen Haftungsgrenzen werden in der Regel nur individualvertraglich vereinbart. Jedenfalls erscheint es bedenklich, dem Befrachter die Möglichkeit zu eröffnen, die Haftungsgrenzen durch Einkaufs-AGB beliebig anzuheben. Möglicherweise empfiehlt sich auch hier eine Orientierung an der Korridorlösung des § 449 HGB.

b) Freistellung für Haag/Visby Haftungskonzept?

Um den in der rechtspolitischen Vorbemerkung vorgetragenen Bedenken wenigstens teilweise Rechnung zu tragen, sollte erwogen werden, dem Verfrachter zu gestatten, seine Haftung vertraglich - auch durch AGB - auf das Haftungsmodell der Visby-Regeln zu reduzieren, also die Haftung für nautisches Verschulden sowie Feuer an Bord auf Fälle eigenen Verschuldens zu beschränken sowie die Höchsthaftungssummen entsprechend abzusenken. Um zum Ausdruck zu bringen, dass diese Beschränkungen nicht als rechtspolitisches Leitbild angesehen werden und um zugleich den Versuch einer dynamischen Verweisung auf das internationale Regelungs- und Wettbewerbsumfeld insbesondere mit Blick auf ein mögliches Inkrafttreten der Rotterdam Regeln zu unternehmen, könnte erwogen werden, folgendes hinzu zu setzen: „Dies

gilt nicht, wenn diese Haftungserleichterungen durch das Marktumfeld, in dem der Verfrachter seine Leistungen auf der Beförderungsstrecke anbietet, nicht gerechtfertigt werden.“ Diese Regelung müsste zugegebenermaßen durch die Rechtsprechung konkretisiert werden; in der Regierungsbegründung könnten Hinweise dazu gegeben werden, etwa für den Fall, dass die Ladungsbeteiligten den Nachweis führen, dass der Verfrachter auf der Beförderungsstrecke keinem nennenswerten Wettbewerb durch Reeder ausgesetzt ist, die ihre Haftung weitergehend beschränken können.

c) Abs. 2 Satz 2 bzw. Nr. 2

Die Gesellschaft hat erhebliche Bedenken gegen eine Anlehnung an das Haftungskonzept des Montrealer Übereinkommens, zumindest in der hier gewählten Ausprägung.

aa) Zunächst ist rechtspolitisch fragwürdig, ob sich das Konzept einer zwar strikten, aber undurchbrechbar beschränkten Haftung für das allgemeine Frachtrecht in gleicher Weise eignet wie für das Luftfrachtrecht, das durch sehr weitgehend reglementierte und überwachte, mit hohem Kapitaleinsatz in einem übersichtlichen Marktumfeld agierende ausführende Frachtführer gekennzeichnet ist. Während dieses Konzept im Rahmen des Montrealer Übereinkommens augenscheinlich funktioniert, trifft es im allgemeinen Frachtrecht auf eine vollkommen andere Rechtswirklichkeit. Diese weist insbesondere dem Aspekt der Haftungsbegrenzung selbst bei Vorsatz eine ungleich größere praktische Relevanz zu, als dies im Luftfrachtrecht der Fall ist, denn Diebstähle und Unterschlagungen durch Frachtführer oder ihre Leute sind im Landfrachtrecht keineswegs selten. Die Unerträglichkeit beschränkter Haftung bei positiv feststehendem Schädigungsvorsatz des Frachtführers könnte die Gerichte dazu verleiten, Mittel und Wege zu suchen und zu finden, um die Haftungsgrenze zumindest in krassen Fällen doch aufzubrechen, sei es, wie schon geschehen, über Ziff. 27 ADSp, sei es – notfalls - auf dem Weg über eine verfassungskonforme Auslegung über Art. 14 GG.

Eine wesentliche Triebfeder für die Tendenz der Rechtsprechung, die gesetzlichen Haftungsgrenzen im Landfrachtrecht großzügig entfallen zu lassen, liegt offensichtlich darin, dass die aus der CMR stammende summenmäßige Haftungsbeschränkung der Höhe nach unzureichend ist, um typische Güterwerte einigermaßen angemessen abzubilden. Hier soll nicht einer generellen Erhöhung der Haftungsgrenze nach § 431 HGB das Wort geredet werden, weil ein Abweichen von dem Haftungsniveau der CMR wohl das noch größere Übel wäre. Aber auch ein Bekenntnis des Gesetzgebers zu einer Haftungsgrenze von 19 Sonderziehungsrechten könnte dazu verleiten, die Regelschranke von 8,33 Sonderziehungsrechten noch weniger für sachlich richtig zu halten als bisher. Und setzt sich das Montrealkonzept im Landfrachtrecht in der Praxis auf breiter Front durch, was durchaus in Betracht kommt, so ist die Harmonie des autonomen Transportrechts mit der CMR auch de facto aufgegeben.

bb) Freundet man sich gleichwohl mit dem Montrealer Konzept grundsätzlich an, so begegnen die Einzelheiten der hier gewählten Regelung dennoch durchgreifenden Bedenken.

Insbesondere ist schwer nachvollziehbar, mit welcher inneren Rechtfertigung dem Frachtführer der Verzicht auf die Verteidigungsmöglichkeiten aus den §§ 425 Abs. 2, 426, 427 Abs. 1 Nr. 2, 3, und 5 HGB sowie des § 254 BGB auferlegt werden soll. Hier geht es um Situationen, in denen der Frachtführer den Schaden nicht nur nicht (allein) verschuldet, sondern nicht einmal (allein) verursacht hat. Er soll nach dem Entwurf dem Vertragspartner für dessen Verschulden einstehen müssen. Das ist nicht angemessen und zu einer solchen Regelung besteht auch unter dem Gesichtspunkt der erstrebten Streitvermeidenden Pauschalabwicklung von Schadenfällen kein Grund. Der Blick auf das Montrealer Übereinkommen zeigt, das dort dem Luftfrachtführer Verteidigungsmöglichkeiten der hier in Rede stehende Art ausdrücklich eingeräumt werden (vgl. Art. 18 Abs. 2, 20 MÜ).

d) Verspätungsschäden

Es wird angeregt, die Höchsthaftung für Verspätungsschäden AGB-fest auszugestalten. Der Verfrachter trägt in diesem Bereich unübersehbare Risiken, z.B. bei Betriebsunterbrechungen infolge verspätet angelieferter Güter. Derartige Haftungsszenarien sollten dem Verfrachter nur individualvertraglich aufgebürdet werden können.

e) § 449 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1

Es wird angeregt, auf das Erfordernis drucktechnischer Hervorhebung, das im kaufmännischen Verkehr unüblich ist und in der Praxis zu unangebrachten Förmereien insbesondere auf Briefköpfen und E-Mail-Signaturen geführt hat, entweder ganz zu verzichten oder es durch eine praktikablere qualifizierte Einbeziehungsform zu ersetzen, z.B. durch eine bloße Hinweispflicht in drucktechnischer Hervorhebung („*Unser AGB weichen von den gesetzlichen Haftungsvorschriften ab*“).

20. § 513 Ref-E

Die Gesellschaft hält es für richtig, dass das Konnossement im Zweifel als Orderpapier auszustellen ist. Ebenso ist es richtig, davon abweichende Abreden dem Seefrachtvertrag vorzubehalten. Die Interessen des Abladers sind damit hinreichend gewahrt.

Abs. 2 kann in der Praxis Probleme aufwerfen. Bislang wird davon ausgegangen, dass die Person des Abladers nicht im Seefrachtvertrag bestimmt wird, sondern durch den rein tatsächlichen Vorgang des Abladens des Guts bestimmt wird. Wer das Gut hat, bekommt im Austausch dagegen das Konnossement. Nach der Neuregelung werden sich immer dann Schwierigkeiten ergeben, wenn im Seefrachtvertrag entweder überhaupt kein Ablader benannt ist oder diese Angabe nicht mit demjenigen übereinstimmt, der tatsächlich die Güter zur Übernahme durch den Verfrachter anliefert. Im

ersteren Fall wird der Drittablader häufig nicht damit einverstanden sein, dass der Befrachter als Ablader eingetragen wird, im zweiten Fall setzt der Verfrachter sich möglicherweise Schadensersatzansprüchen aus, wenn er das Konnossement auf den tatsächlich als Ablader Auftretenden ausstellt; es sind dann also Rückfragen an den Befrachter erforderlich. Es erscheint zweifelhaft, ob die Zielsetzung, dem Befrachter Einfluss auf die Beförderungsabwicklung zu verschaffen, diese praktischen Erschwernisse Probleme rechtfertigt. Denn dem Befrachter wird in der Regel nicht wichtig sein, ob als Ablader z.B. sein Lieferant selbst oder dessen Spediteur auftritt.

21. § 517 Abs. 2 Ref-E

Die Bestimmung erteilt dem Verfrachter für Vorbehalte in Konnossementen sehr konkrete und enge Vorgaben. Diese Vorgaben können in der Praxis zu Streitigkeiten darüber führen, ob ein Vorbehalt in einem Konnossement wirksam ist, und zwar selbst dann, wenn der Vorbehalt an sich hinreichend klar zum Ausdruck bringt, in welcher Beziehung der Verfrachter die Konnossementsangaben in Abrede nimmt. Rechtspolitisch ist es sicher sinnvoll, den Verfrachter dazu zu veranlassen, Vorbehalte klar und aussagefähig zu formulieren. Die Vorschrift sollte jedoch etwas mehr geöffnet werden, um die Möglichkeit zu schaffen, auch sonstige Vorbehalte rechtlich angemessen zu würdigen. Vorschlag für Satz 2: „Ein wirksamer Vorbehalt liegt insbesondere vor, wenn sich daraus ergibt, 1. ...“

22. Zu § 518 Ref-E

Die Regelung sollte um einen in der Praxis häufigen Fall ergänzt werden: Häufiger als ganz fehlende oder unrichtige Verfrachterangaben sind Unklarheiten. Beispielsweise kann rechts oben eine Verfrachterangabe erscheinen, die nicht mit der Angabe übereinstimmt, die sich unten rechts bei der Unterschrift findet. Alternativ – und vielleicht vorzugswürdig – wäre eine Regelung dieses Falles in § 523 Abs. 3 Ref-E, der bislang nur unrichtige, nicht dagegen unklare Angaben über den Verfrachter erfasst.

Ferner ist zu bedenken, dass die Angabe des Verfrachters im Konnossement, wenn sie klar und eindeutig ist, eigentlich nicht unrichtig sein kann. Wer selbst ein Konnossement ausgestellt hat, haftet daraus, auch wenn er nicht mit demjenigen identisch ist, der als Verfrachter den Seefrachtvertrag abgeschlossen hat. Hat z.B. ein Fixkostenspediteur dem Ablader kein eigenes Konnossement ausgestellt, sondern ihm das Konnossement eines anderen Verfrachters ausgehändigt, so sollte das nicht dazu führen, dass wegen unzutreffender Verfrachterangabe der Reeder haftet.

23. Zu § 519 Ref-E

Die Bestimmung ist hervorragend gelungen. Sie bringt das Verhältnis zwischen den Ansprüchen aus dem Konnossement und dem ihm zugrundeliegenden Seefrachtver-

trag genau so zum Ausdruck, wie es durch die Erfordernisse, insbesondere die Gewährleistung der Umlauffähigkeit des Konnossements, vorgegeben wird.

24. Zu § 521 Ref-E

Die Bestimmung könnte redaktionell noch klarer gefasst und strukturiert werden:

a) In Abs. 1 Satz 1 sollte nicht auf den legitimierten Konnossementsbesitzer abgestellt werden, sondern auf den aus dem Konnossement Berechtigten, denn nur dieser hat wirklich den Auslieferungsanspruch. Abs. 2 Satz 2 sollte Abs. 1 Satz 2 werden:

„Der aus dem Konnossement Berechtigte kann entsprechend § 493 Absatz 1 Satz 1 vom Verfrachter die Ablieferung des Guts verlangen. Der Verfrachter darf das Gut dem legitimierten Besitzer des Konnossements nicht abliefern, wenn er Kenntnis davon hat, dass dieser nicht aus dem Konnossement berechtigt ist.“

b) Abs. 2 sollte wie folgt gefasst werden:

„Verlangt der legitimierte Besitzer des Konnossements die Ablieferung des Gutes, so ist er entsprechend § 493 Abs. 2 und 3 zur Zahlung der Fracht und einer sonstigen Vergütung verpflichtet. Er ist ferner verpflichtet, auf dem Konnossement die Ablieferung zu bescheinigen und es dem Verfrachter gegen Ablieferung des Guts zurückzugeben.“

Ergänzend wird zur Rechtsstellung des Empfängers auf die Stellungnahme zu § 493 verwiesen.

c) Abs 4 kann dahin missverstanden werden, dass der entscheidende Grund für die Haftung des Verfrachters darin bestehe, dass dieser es versäumt, sich das Konnossement physisch vom legitimierten Konnossementsbesitzer zurückgeben zu lassen. Gemeint ist jedoch offensichtlich die Ablieferung an einen anderen als den Legitimierten. Außerdem bleibt unklar, wie bei Verstoß gegen Abs. 2 Satz 2 gehaftet wird.

Es wird vorgeschlagen, Abs. 4 Satz 1 wie folgt beginnen zu lassen: „Liefert der Verfrachter das Gut an einen anderen als den legitimierten Besitzer des Konnossements oder, im Falle des Abs. 2 Satz 2 (bzw., nach dem vorstehenden Vorschlag, Abs. 1 Satz 2), an einen anderen als den aus dem Konnossement Berechtigten ab, so haftet er ...“

25. Reisefrachtvertrag, Schiffsüberlassungsverträge

Die Gesellschaft sieht hier davon ab, zu diesen Bestimmungen im Einzelnen Stellung zu nehmen. Auf die Stellungnahme zum Entwurf der Sachverständigengruppe, die allerdings zum Teil bereits in den Ref-E eingeflossen ist, wird verwiesen.

Nur folgende Anmerkungen seien gestattet:

a) § 533 Abs. 1 Satz 3

Sollte dem Verfrachter statt der vollen Alternativfracht nur diese Fracht unter Abzug der zusätzlichen Kosten abgezogen werden, die er durch die Beförderung des anderen Guts erzielt?

b) § 560 Abs. 2

Die Vorschrift erlegt dem Zeitvercharterer die Pflicht auf, das Schiff zu bedienen, erwähnt aber nicht die Güter. Es sollte erwogen werden, klarzustellen, dass der Zeitvercharterer während des Zeitraums, in dem das Gut sich an Bord des Schiffs befindet oder er es sonst in seiner Obhut hat, die Pflicht zur Ladungsfürsorge trägt.

c) § 562 Ref-E

In Abs. 1 fehlt das Wort „die“ vor „Ladung“. Es mag außerdem erwogen werden, ob der in § 503 Abs. 2 Ref-E definierte Begriff der Ladung hier passt.

d) § 567 Ref-E

Die Gesellschaft nimmt zur Kenntnis, dass der Zeitvercharterer für Ladungsschäden unbeschränkt haften soll, sofern nichts anderes vereinbart ist. Diese Regelung wird dazu führen, dass Haftungsbeschränkungsabreden am allgemeinen Klauselkontrollrecht gemessen und sich in der Regel als unwirksam erweisen werden, denn es liegt nahe, dass die Pflicht zur Ladungsfürsorge von der Rechtsprechung als Kardinalpflicht qualifiziert werden wird. Es sollte erwogen werden, zumindest ausdrücklich zu gestatten, dass die Haftungsregelungen des Stückgutfrachtrechts durch AGB vereinbart werden.

e) § 570 Ref-E

Abs. 1 sollte sprachlich insofern korrigiert werden, als der Zeitcharterer das Schiff eigentlich nicht zurückgeben kann, weil es während der Laufzeit der Charter durchgängig im unmittelbaren Besitz des Vercharterers verbleibt. Es wird zwar gleichwohl in der Praxis von Rückgabe gesprochen, jedoch ist damit nur das Ende des Direktionsrechts des Zeitcharterers gemeint. In der Sache geht es um die Kosten der Überführung des Schiffs zum vereinbarten Rückgabeort. Vorzugswürdig wäre daher die Formulierung:

„Bei Beendigung des Vertrags hat der Zeitcharterer das Schiff am vereinbarten Ort freizugeben. Geschieht dies an einem anderen als dem vereinbarten Ort, gebührt dem Zeitvercharterer Ersatz der zur Erreichung des vereinbarten Freigabeortes notwendigen Kosten zuzüglich einer angemessenen Nutzungsausfallvergütung, höchstens jedoch die Zeitfracht bis zum Erreichen des vereinbarten Orts.“

Ferner könnte hinzugesetzt werden:

„Ist kein Freigabeort vereinbart, gilt der Übergabeort als Freigabeort.“

Abs. 2 sollte lauten:

„Wird das Vertragsverhältnis durch eine Kündigung aus wichtigem Grund beendet, so hat der Zeitcharterer abweichend von Absatz 1 das Schiff dort freizugeben, wo es sich zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Kündigung befindet. Schadensersatzansprüche bleiben unberührt.“

f) § 596 Abs. 2 Ref-E

Es wird angeregt, die Zuständigkeit zur Bestellung des Dispatcheurs im Bereich des Binnenschiffrechts den Schifffahrtsgerichten zuzuweisen, um deren besonderen Sachverstand zu nutzen.

26. Zu §§ 606, 607, 439 Ref-E

Die Gesellschaft begrüßt die Absicht des Referentenentwurfs, im allgemeinen Transportrecht die bisherige Differenzierung der Verjährungsfrist in Abhängigkeit von dem Grad des den Frachtführer treffenden Verschuldens zu beseitigen und stattdessen eine einheitliche Verjährungsfrist vorzusehen.

Allerdings wird angeregt, die gewählte Frist von zwei Jahren zu überdenken. In der Praxis gibt es nur selten Fälle, in denen mehr als ein Jahr Zeit erforderlich ist, um einen Schadenfall entweder abzuwickeln oder gerichtlich geltend zu machen. Das Rechts- und Wirtschaftsleben wird durch die elektronischen Kommunikationswege so sehr beschleunigt, dass selbst eine Frist von einem Jahr kaum noch erforderlich erscheint. Umgekehrt wird aber die Sachaufklärung insbesondere von Schadenfällen mit zunehmendem Zeitablauf immer schwieriger. Das Erinnerungsvermögen von Zeugen verblasst, Dokumente werden archiviert oder geraten in Verlust, beschädigte Güter werden verwertet oder entsorgt. Den Ladungsbeteiligten wird daher durch die Eröffnung einer generellen 2-jährigen Verjährungsfrist keineswegs unbedingt ein Gefallen getan.

Vor allem aber wirft eine 2-jährige Verjährungsfrist Schwierigkeiten bei dem Regress gegen Unterfrachtführer auf, die nicht nach (autonomen) deutschem Recht arbeiten. Ungeachtet der zweijährigen Verjährungsfristen des Montrealer Übereinkommens und der Rotterdam Regeln beträgt die Verjährungsfrist im internationalen Rechtsraum häufig lediglich 1 Jahr. Der in Anspruch genommene, nach deutschem Recht arbeitende Frachtführer wird daher seinen Regressanspruch häufig bereits verjährt vorfinden, wenn er bei 2-jähriger Verjährungsfrist von den Ladungsbeteiligten mit dem Schaden konfrontiert wird. Um Abhilfe zu schaffen, werden zahlreiche, häufig unnötige vorbeugende gerichtliche Maßnahmen im Ausland erforderlich werden.

Es wird daher angeregt, zumindest für Ersatzansprüche wegen Güter- und Verspätungsschäden eine Verjährungsfrist von einem Jahr vorzusehen. Für Erfüllungs- und sonstige Ansprüche, insbesondere auf Zahlung von Fracht, mag es bei der allgemeinen Verjährung bleiben.

27. Zu Art. 4 Nr. 1 Ref-E (Verklarungsverfahren im Binnenschiffrechtsrecht)

Während die Entscheidung, das Verklarungsverfahren im Seehandelsrecht abzuschaffen, zwar vereinzelt bedauert wird, insgesamt aber nachvollziehbar erscheint, sprechen Vertreter der Binnenschiffahrt sich mit großem Nachdruck dagegen aus, diesen Schritt auch für das Binnenschiffrechtsrecht zu vollziehen. Das Verklarungsverfahren ist dort keineswegs aus der Rechtswirklichkeit verschwunden, sondern wird nach wie vor lebhaft zur Anwendung gebracht. Es gilt als einfach, schnell, effizient, praktisch bewährt und kostengünstig – billiger als das selbstständige Beweisverfahren. Häufig führt das Verklarungsverfahren sogar bereits zur abschließenden Erledigung der sich aus dem untersuchten Vorfall ergebenden zivilrechtlichen Ansprüche.

Die Gesellschaft regt daher an, das Verklarungsverfahren in der Binnenschiffahrt uneingeschränkt beizubehalten.

* * *

Die Gesellschaft würde es begrüßen, wenn die vorstehenden Überlegungen bei der weiteren Beratung des Gesetzgebungsvorhabens Berücksichtigung finden würden.

Mit freundlichen Grüßen

(Kay Uwe Bahnsen)