

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, 29. Januar 2010

Frau
Ministerialrätin Dr. Beate Czerwenka
Bundesministerium der Justiz
11015 Berlin

Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts Ihr Schreiben vom 22. Oktober 2009 – III A 4 – 3503/01 – 36 707/2009

Sehr geehrte Frau Dr. Czerwenka,

die Deutsche Gesellschaft für Transportrecht dankt Ihnen für die Übermittlung des Berichts und für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Sie¹ hat folgende Anmerkungen:

A. Rechtspolitische Vorbemerkung

Die Gesellschaft teilt die Auffassung, dass das deutsche Seehandelsrecht einer grundlegenden und umfassenden Modernisierung bedarf. Die tragenden Gründe dafür hat die Sachverständigengruppe in ihrem Bericht überzeugend dargelegt.

Ebenso teilt die Gesellschaft die Einschätzung, dass angesichts des unsicheren Ausgangs der erneuten internationalen Bemühungen zur Vereinheitlichung des Seefrachtrechts („Rotterdam Regeln“) keine Veranlassung besteht, das Reformvorhaben auf unabsehbare Zeit zurückzustellen, zumal der Entwurf wesentliche Weichenstellungen der Rotterdam Regeln bereits vorwegnimmt. Es kommt hinzu, dass die Regelungsbereiche des 5. Buchs des HGB sowie der Rotterdam Regeln sich nur in – wenn auch wichtigen – Teilbereichen überschneiden. Eine etwaige spätere Übernahme oder Einarbeitung der Rotterdam Regeln würde einerseits Teile des von der Sachverständigengruppe vorgelegten Entwurfs ganz unberührt lassen und andererseits ohnehin über das Seefrachtrecht hinausgehende Änderungen insbesondere im deutschen Multimodalfrachtrecht erforderlich machen.

¹ Zwei Mitglieder des Vorstandes der Gesellschaft waren zugleich Mitglieder der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts; sie haben an der Erstellung der vorliegenden Stellungnahme nicht mitgewirkt.

Dessen ungeachtet hält die Gesellschaft dafür, dass der internationale Kontext und die gesetzgeberische Aktivität in wichtigen anderen Seehandelsrechtsnationen im Rahmen des weiteren Gesetzgebungsverfahrens beobachtet und berücksichtigt werden sollten. Die Gesellschaft hätte Verständnis, wenn der Gesetzgeber in Einzelfragen, zum Beispiel hinsichtlich der Haftungsschranken des Verfrachters, das rechtspolitisch Wünschenswerte gegen das Bedürfnis abwägen würde, die nach deutschem Seefrachtrecht arbeitenden Verfrachter keinen Wettbewerbsnachteilen gegenüber Anwendern ausländischer Seehandelsrechtsordnungen auszusetzen. Diese könnten sich einstellen, wenn die Rotterdam Regeln sich international nicht durchsetzen und die prägenden Seehandelsrechtsordnungen bei dem Haftungssystem von Haag/Visby bleiben.

Die Gesellschaft hält es in diesem Zusammenhang durchaus für erwägenswert, international oder jedenfalls im Bereich der EU einen neuen Vorstoß zur Durchsetzung der Hamburg Regeln zu unternehmen, zumindest wenn sich Rückschläge für die Rotterdam Regeln abzeichnen sollten. Die Gründe, die vor rund drei Jahrzehnten zum Scheitern der Hamburg Regeln geführt haben, sind dem Anschein nach heute nicht mehr durchgreifend wirksam. Zugleich bieten die Hamburg Regeln gegenüber den Rotterdam Regeln wesentliche Vorteile: Sie vermeiden den problematischen Übergriff auf traditionell autonom geregelte nationale Beförderungen, den die Rotterdam Regeln aufgrund ihrer Anwendung auf multimodale Beförderungen unter Einschluss einer Seestrecke unternehmen. Sie sind rechtstechnisch zweifellos wesentlich besser gelungen und bieten daher für den Rechtspraktiker höhere Rechtssicherheit als die Rotterdam Regeln, die vermutlich erst nach vielen Jahren durch die Rechtsprechung verlässlich handhabbar gemacht werden können. Es kommt hinzu, dass sich in wohl allen seehandelsrechtlich aktiven Staaten bereits Rechtsprechung zur Auslegung der Hamburg Regeln gebildet hat, die dem Praktiker zusätzliche Orientierung bieten und nach einer Ratifikation nahtlos fortgeführt werden könnte. Höhere Sicherheit gewähren die Hamburg Regeln noch unter einem weiteren Gesichtspunkt: Sie sind bereits in Kraft. Deshalb kann jeder Staat den Ratifikationsprozess angehen, ohne sich mit Zweifeln über das spätere Inkrafttreten tragen zu müssen.

Grundsätzlich bietet der Beitritt zu einem internationalen Einheitsrechtsübereinkommen außerdem den Vorteil, dass auf diese Weise die Anwendung spezieller transportrechtlicher Regeln in den praktisch außerordentlich bedeutsamen Bereichen des internationalen Privat- und Prozessrechts durchgesetzt werden könnte, die europarechtlich nur unzureichend geregelt sind. Dies gilt jedenfalls für die Gerichtsstände, da die europarechtlichen Regelungen in diesem Bereich wohl auch im Verhältnis zu zeitlich später wirksam werdenden einheitsrechtlichen Gerichtsstandsbestimmungen nachrangig sind.² Für die international-privatrechtliche Anknüpfung des Seefrachtvertrags, die in der Rom I Verordnung nur unbefriedigend geregelt ist, gilt dieser Nachrang zwar wohl nicht (Art. 25 Abs. 1 Rom I VO), so dass eine europarechtliche Umsetzung erforderlich wäre. Jedoch dürfte ein Beitritt zu den

Hamburg Regeln ohnehin nicht isoliert, sondern nur in Abstimmung mit weiteren europäischen Partnern und der Kommission in Betracht kommen.

B. Stellungnahme im einzelnen

Die Gesellschaft hält den Entwurf der Sachverständigengruppe (nachfolgend kurz: „HGB-E“) im wesentlichen für gelungen. Der Entwurf befreit das Seefrachtrecht von überlebten Konzepten und bringt eine systematische, geschlossene Neuregelung, die sich dem allgemeinen Frachtrecht ohne Brüche anfügt. In Detailfragen regt die Gesellschaft eine Reihe von Änderungen an.

I. Personen der Schifffahrt

1. Abschaffung der Partenreederei

Die Gesellschaft folgt der überzeugenden Begründung des Entwurfs.

2. Begriff des Ausrüsters

Eine redaktionelle Änderung wird zu § 477 Abs. 3 HGB-E empfohlen. Dort heißt es, der *Reeder* könne sich nur bei Offenlegung der Person des Ausrüsters auf das Bestehen eines Ausrüsterverhältnisses berufen. Diese Formulierung erweckt den Eindruck, dass es neben einem Reeder einen Ausrüster geben könne. Das ist aber nicht der Fall, denn wenn der Betreiber des Schiffs Ausrüster ist, kann sein Eigentümer nicht Reeder sein, weil er das Schiff nicht betreibt. Daher sollte der Begriff „Reeder“ in § 477 Abs. 3 HGB-E durch „Eigentümer“ ersetzt werden.

3. Schiffsbesatzung

Ungeachtet der Tatsache, dass die Vorschrift inhaltlich dem geltenden § 481 HGB entspricht, sollte erwogen werden, die Formulierung „auf dem Schiff angestellten Personen“ zu überdenken. Dies gilt nicht so sehr (aber auch) deshalb, weil der Wortlaut dahin missverstanden werden könnte, dass das Anstellungsverhältnis auf dem Schiff begründet worden sein muss, sondern weil sich bezweifeln lässt, ob überhaupt ein Anstellungsverhältnis erforderlich ist und zu wem dies bestehen muss. Nach geltendem Recht wird vertreten, dass die Schiffsdienste leistenden Leute selbstständiger Unternehmer nicht unter § 481 HGB fallen. Da Seeleute heute sehr häufig nicht beim Reeder oder Ausrüster selbst angestellt sind,

² Vgl. Art. 71 EuGVVO (Verordnung (EG) Nr. 44/2001, Art. 57 EuGVÜ sowie Art. 57 Lugano-

sondern bei Crewing Unternehmen, schränkt dies die Anwendung der Vorschrift erheblich ein, ohne dass diese Einschränkung sich sachlich rechtfertigen lässt.

Praktische Relevanz hat die Frage in den §§ 480 (Verantwortlichkeit des Reeders), 512 (Verschuldenszurechnung zulasten des Verfrachters), 519 (Eigenhaftung der Leute und der Schiffsbesatzung), 563 HGB-E (bergerechtl. Ausgleichsanspruch der Schiffsbesatzung) und 574 (Ausschluss bergerechtl. Betragspflicht der Besatzung) HGB-E. Während der HGB-E bei den §§ 480 und 512 sonstige der Weisungsbefugnis des Reeders unterstellte, im Schiffsbetrieb tatsächlich tätige Personen einbezieht, geschieht dies bei den §§ 519, 563 und 574 HGB-E nicht. In der Sache sollte es aber in allen genannten Fällen nur darauf ankommen, dass die betreffende Person tatsächlich im Rahmen des Schiffsbetriebs weisungsabhängig eingesetzt wird (funktionelle Begriffsbestimmung).

Die Gesellschaft schlägt daher vor, § 478 HGB-E wie folgt zu fassen:

„Die Schiffsbesatzung besteht aus dem Kapitän, den Schiffsoffizieren, der Schiffsmannschaft und allen übrigen auf dem Schiff im Rahmen seines Betriebs eingesetzten und der Weisungsbefugnis des Reeders unterstehenden Personen.“

Zur redaktionellen Anpassung von § 480-E siehe unten. Die weiteren oben genannten Bestimmungen, auch § 512 HGB-E, könnten unverändert bleiben.

4. Kapitänsrecht

Die Gesellschaft folgt den Erwägungen, aus denen der HGB-E die bisherigen kapitänsrechtlichen Bestimmungen weitestgehend entfallen lässt.

Zweifelsfrei richtig ist es, die Vertretungsmacht des Kapitäns aufrechtzuerhalten, insbesondere mit Blick auf die Befugnis zur Zeichnung von Konnossementen. Ob ein praktisches Bedürfnis besteht, den Kapitän ausdrücklich auch zum Abschluss von Frachtverträgen zu ermächtigen, kann bezweifelt werden.

5. Verantwortlichkeit des Reeders für die Besatzung etc., § 480 HGB-E

Die Bestimmung des § 480 HGB-E erscheint redaktionell noch verbesserungsfähig. Es wird folgender Wortlaut vorgeschlagen:

„Hat sich ein Mitglied der Schiffsbesatzung, ein an Bord tätiger Lotse oder eine sonstige im Rahmen des Schiffsbetriebs eingesetzte und der Weisungsbefugnis des Reeders unterstehende

Person in Ausübung ihrer Verrichtung einem Dritten gegenüber schadensersatzpflichtig gemacht, so haftet für den Schaden auch der Reeder. “

Wird dem vorstehenden Änderungsvorschlag bezüglich des Begriffs der Besatzung gefolgt, könnte formuliert werden:

„Hat sich ein Mitglied der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse in Ausübung seiner Verrichtung einem Dritten gegenüber schadensersatzpflichtig gemacht, so haftet für den Schaden auch der Reeder. “

II. Güterbeförderungsverträge

Es wird angeregt, in der Titelüberschrift anstelle des Begriffs der Güterbeförderungsverträge den Begriff „Seefrachtverträge“ zu verwenden. Der Begriff Güterbeförderungsvertrag taucht nur in der Titelüberschrift auf, während der Entwurf im übrigen (sowohl in § 481 Abs. 1 als auch in § 524 HGB-E) von „Seefrachtvertrag“ spricht.

1. Stückgutfrachtvertrag

Die vorgeschlagenen Bestimmungen folgen in vielerlei Hinsicht dem bewährten allgemeinen Frachtrecht. Die Gesellschaft hat nur punktuell Einwände.

a) Allgemeine Vorschriften

aa) Angaben über das Gut, § 482 Abs. 2 HGB-E

Die Gesellschaft bezweifelt die Zweckmäßigkeit, jedenfalls aber die Erforderlichkeit der Vorschrift des § 482 Abs. 2 HGB-E. Zunächst sollte es grundsätzlich soweit wie möglich vermieden werden, die Regelung eines privatrechtlichen Vertragsverhältnisses durch Bestimmungen zu belasten, die sich nicht mit den wechselseitigen Vertragspflichten der Parteien, sondern mit dem Pflichtenkreis von Dritten befassen. Solche Bestimmungen sind systematisch besser in öffentlich-rechtlichen Vorschriften aufgehoben, hier zum Beispiel im Fahrgutrecht oder im Gewichtsbezeichnungsgesetz, das ohnehin überarbeitungsbedürftig ist. Eine Durchmischung der Materien führt zu zahlreichen Anwendungsproblemen, etwa bezüglich des Schutzzwecks, der Rechtsfolgen, der Abdingbarkeit und der internationalprivatrechtlichen Anknüpfung.

Ferner kommt in der Praxis ein Frachtvertrag nur selten zustande, ohne dass die in § 482 Abs. 1 HGB-E aufgeführten Einzelheiten dem Verfrachter vorab mitgeteilt worden sind, sei es auch nur zu Zwecken der Frachtberechnung. Die Einzelangaben sind weitgehend essentialia negotii des Frachtvertrages. Deshalb kann eine originäre Informationspflicht des Abladers

oder sonstiger Dritter in der Praxis auch zu Unsicherheiten über die Person des Befrachters führen; derjenige, der dem Verfrachter die Einzelheiten über das Gut mitteilt, setzt damit ein Indiz, den Transport selbst in Auftrag geben zu wollen.

Daher regt die Gesellschaft an, § 482 Abs. 2 dahin zu fassen, dass der Befrachter dafür zu sorgen hat, dass der Ablader bzw. sonstige Dritte etwaige noch fehlende Angaben beibringt. Damit wäre zugleich sichergestellt, dass eine Verschuldenszurechnung erfolgen kann.

Der Einwand betrifft gleichermaßen § 487 Abs. 2 HGB-E. Die Kennzeichnungspflichten bei gefährlichen Gütern sind im Gefahrgutrecht eingehend geregelt; ihre schuldhaftige Verletzung führt über § 823 Abs. 2 BGB zu Schadensersatzpflichten. Es ist wenig sinnvoll, wenn das Seefrachtrecht hier Parallelregelungen trifft, zumal es für den Ablader oder sonstigen Dritten im Einzelfall nicht erkennbar sein kann, ob das Gut über See (weiter-)befördert wird.

bb) Ablader

Die Gesellschaft hält die Entscheidung der Sachverständigengruppe, die Rechtsfigur des Abladers beizubehalten, für uneingeschränkt richtig. Der Ablader ist, auch wenn er seine Rechtsstellung letztlich vom Befrachter ableitet, aufgrund der Besonderheiten des Seefrachtgeschäfts, insbesondere im Hinblick auf das Konnossement, ein notwendiger Systembegriff.

In redaktioneller Hinsicht sei angemerkt: Der Entwurf erwähnt den Ablader erstmals in § 485 Abs. 4 (ohne Hinweis auf eine Begriffsbestimmung), ein zweites Mal in § 487 Abs. 3 (mit einem solchen Hinweis) und definiert ihn schließlich in § 498 Abs. 1 Satz 2. Es mag erwogen werden, den Hinweis auf die Begriffsbestimmung bereits in § 485 Abs. 4 aufzunehmen. Da der Ablader nicht nur im Abschnitt über Dokumente eine Rolle spielt, mag es auch sinnvoll sein, die Definition bereits im ersten Abschnitt unterzubringen.

cc) Rechtsstellung des Befrachters

Die Gesellschaft hält es für richtig, die Haftung des Befrachters und des Abladers nach § 487 HGB-E als vermutete Verschuldenshaftung zu gestalten, sie aber der Höhe nach nicht zu beschränken. Sie unterstützt auch die Anregung, dieses Konzept auf § 414 HGB zu übertragen. Die bisherige Konzeption des allgemeinen Transportrechts, die Haftung des Befrachters in Abhängigkeit vom Gewicht der Sendung zu beschränken, überzeugt nicht. Zum einen korrespondiert das Schadensrisiko bei gefährlichen Gütern nicht mit dem Gewicht der Sendung, zum anderen können Wertungswidersprüche entstehen, zum Beispiel wenn ein Fixkostenspediteur eine kleine (gefährliche) Sendung per Sammelladung befördern lässt, denn hier haftet der Spediteur als Absender nach dem Gewicht der gesamten Sammelladung, während er seinen eigenen Auftraggeber nur nach dem Gewicht der schadenstiftenden Kleinsendung in Regress nehmen kann. Diese Diskrepanz ist sachlich nicht zu rechtfertigen.

Die Gesellschaft schlägt jedoch vor, die Bestimmung des § 487 HGB-E wegen der besonderen Bedeutung, die die Angaben der Ladungsbeteiligten für die Sicherheit des Transports und die eigenen Rechtsgüter des Verfrachters haben, AGB-fest auszugestalten. Wenn die Haftung des Verfrachters im Grundsatz AGB-fest ausgestaltet wird, sollte dies prinzipiell auch für die Befrachterhaftung gelten. Jedenfalls sollte der Befrachter seine Haftung nicht durch AGB völlig ausschließen können, was in der Praxis jedenfalls bei marktstarken Verladern zu erwarten wäre. Die Anwendung des allgemeinen Klauselkontrollrechts mag hier im Einzelfall Abhilfe bieten, jedoch gilt die im Bericht (S. 141) zu § 523 HGB-E getroffene Grundaussage: "Wie in § 449 HGB wird dem Modell der "AGB-Festigkeit" der Vorzug vor einer inhaltlichen Klauselkontrolle gegeben, um inhaltliche Wertungswidersprüche zu vermeiden" hier gleichermaßen.

Sofern der vorstehenden Anregung nicht gefolgt wird, möge zumindest erwogen werden, die Verpflichtung des Befrachters in der Begründung des Gesetzentwurfs als „Kardinalpflicht“ im Sinne der Rechtsprechung zur Freizeichnung durch AGB zu bezeichnen.

dd) Rechtsstellung des Empfängers

Nach § 493 Abs. 2 HGB-E übernimmt der Empfänger nicht nur im Falle eines Auslieferungsverlangens die Verpflichtung zur Frachtzahlung, sondern auch dann, wenn er Weisungen nach § 490 Abs. 2 Satz 2 HGB-E erteilt. Die Gesellschaft hält die Bestimmung für systematisch unzutreffend platziert und hat Bedenken gegen die Anregung, sie auch in § 421 HGB zu übernehmen.

Zunächst kann der Empfänger, der sich in den §§ 490 Abs. 2 HGB-E bzw. 418 Abs. 2 HGB über die finanziellen Folgen einer nachträglichen Weisung orientieren will, daraus die an anderer Stelle, nämlich in der Vorschrift über die Ablieferung des Gutes und das Ablieferungsverlangen des Empfängers, daran geknüpften weiteren finanziellen Folgen nicht entnehmen. Wollte man die Erteilung nachträglicher Weisungen durch den Empfänger mit weiteren finanziellen Konsequenzen versehen, so müssten diese in § 490 HGB-E (§ 418 HGB) angeordnet werden. Zumindest sollte in § 490 HGB-E ein Hinweis auf die in § 493 Abs. 2 angeordneten Folgen aufgenommen werden.

Ferner erscheint zweifelhaft, ob die zutreffende Erwägung der Sachverständigengruppe, die Anweisung des Empfängers zur Ablieferung des Gutes an einen Dritten ähnele dem Auslieferungsverlangen, auch für alle anderen Arten von Weisungen (oder Mitteilungen, die als Weisung ausgelegt werden können) Geltung beanspruchen kann. Für die Weisungen des Empfängers, das Gut anzuhalten oder einen anderen Bestimmungsort oder eine andere Ablieferstelle anzufahren, trifft dies in der Regel nicht zu. Verfügt der Empfänger nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle (vorher ist er nicht verfügungsberechtigt), das Gut „nicht weiterzubefördern“ (also nicht mit der Ablieferung zu beginnen), weil er etwa erst mit dem Absender klären will, weshalb dieser ihm eine unerwartete Sendung schickt, sollte dies nicht eine Pflicht des Empfängers auslösen, die ausstehende Fracht zu bezahlen. Dasselbe

gilt etwa, wenn der Empfänger die Sendung an eine nahe gelegene andere Betriebsstätte desselben Unternehmens verfügt, weil nur dort beurteilt werden kann, ob die Sendung angenommen werden soll.

b) Dokumente

aa) Konnossement

Die Gesellschaft stimmt dem Vorhaben zu, den Ladungsbeteiligten zukünftig nur noch dann einen Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements einzuräumen, wenn dies vertraglich vereinbart ist. Damit trägt der Gesetzgeber der Rechtswirklichkeit Rechnung, die inzwischen überwiegend durch Beförderungen ohne Konnossement gekennzeichnet ist. Soweit in der Praxis Konnossemente ausgestellt werden, sind sie häufig überflüssig und führen im Einzelfall zu praktischen Problemen, insbesondere bei Verlust oder verspäteter Übermittlung. Der Ablader wird durch die Änderung nicht beeinträchtigt, da er seine Existenz und Rechtsposition vom Seefrachtvertrag und damit vom Befrachter ableitet.

(1) Rektapapier

Ob es indessen richtig ist, im Gegensatz zum geltenden Recht das Konnossement künftig grundsätzlich als Rektapapier ausstellen zu lassen, mag nochmals überdacht werden. Wenn die Parteien des Kaufvertrages zu dessen Abwicklung über ein Akkreditiv oder wegen beabsichtigten Durchhandelns ein Konnossement benötigen, so ist häufig ein Orderkonnossement erforderlich. Die Gesellschaft plädiert daher dafür, die Regelung des § 647 Abs. 1 HGB (a.F.) in der Substanz beizubehalten.

Es sollte ferner weiterhin grundsätzlich vom Frachtvertrag abhängen, wie das Konnossement auszustellen ist, insbesondere ob und an wessen Order es lautet. Soweit der Befrachter sich entsprechender Vorgaben enthalten hat, sollte der Ablader entscheiden dürfen. Er ist derjenige, der vor der Abladung über die Güter Verfügungsbefugter war und, wenn die Parteien ein Konnossement mit der damit verbundenen Traditionsfunktion wollen, in der Regel auch zunächst noch bleiben soll. Im Zweifel sollte das Konnossement daher an die Order des Abladers lauten.

(2) Verhältnis Frachtvertrag – Konnossement

Der Gesellschaft leuchtet nicht ein, weshalb gänzlich darauf verzichtet werden soll, das Verhältnis zwischen den Ansprüchen aus dem Konnossement und denen aus dem Seefrachtvertrag zu regeln. Es trifft zwar zu, dass die Ansprüche grundsätzlich nebeneinander bestehen und auch auseinander laufen können. Jedoch erscheint der Gesellschaft klarstellungsbedürftig, dass die durch die Ausstellung und Begebung eines Konnossements erzeugten wertpapierrechtlich verselbstständigten Ansprüche (also im wesentlichen auf Auslieferung und ggf. Schadensersatz) die inhaltlich (ursprünglich) gleichlautenden

Ansprüche aus dem Frachtvertrag jedenfalls solange überlagern und damit blockieren, wie sie bestehen (also nicht mehr z.B. nach Untergang des Konnossements oder Annahmeverweigerung des Empfängers). Anderenfalls wäre das Konnossement nicht verkehrsfähig, denn der Befrachter und der Empfänger könnten aus dem Seefrachtvertrag gleichermaßen Auslieferung und gegebenenfalls Schadensersatz verlangen wie der Konnossementsinhaber.

Dem steht nicht entgegen, dass der Seefrachtvertrag als Basis der im Konnossement verbrieften Ansprüche erhalten bleibt. Er erzeugt deshalb auch durchsetzbare Ansprüche, soweit dieselben nicht im Konnossement verbrieft sind; dies gilt zum Beispiel im Falle der Ausstellung des Konnossements über weniger als die tatsächlich übernommene Menge an Gütern, aber auch in Bezug auf nicht im Konnossement verbrieft Nebenansprüche oder Leistungsmodalitäten wie etwa eine Lieferfrist. Ist das Konnossement untergegangen, leben die Ansprüche aus dem Seefrachtvertrag uneingeschränkt wieder auf.

Es wird angeregt, § 499 Abs. 1 HGB-E in einem gesonderten Paragraphen zu verselbstständigen und um folgenden Abs. 2 zu ergänzen:

„Ist ein Konnossement ausgestellt, können die darin verbrieften seefrachtvertraglichen Ansprüche nur auf der Grundlage des Konnossements geltend gemacht werden. Der Seefrachtvertrag bleibt im übrigen unberührt.“

(3) Einwendungsausschluss

Nach § 504 Abs. 1 Satz 1 HGB-E kann der Verfrachter dem Empfänger nur solche Einwendungen entgegenhalten, die die Gültigkeit des Konnossements betreffen oder sich aus dem Konnossement ergeben. Damit wären dem Verfrachter Einwände aus seinem eigenen Verhältnis zum Empfänger (z.B. Aufrechnung gegen Schadensersatzansprüche) abgeschnitten. Dies erscheint nicht sachgerecht.

(4) Unwirksamkeit von Inkorporationsklauseln

Unterstützt wird von der Gesellschaft dagegen das Vorhaben, Inkorporationsklauseln in Konnossementen für unwirksam zu erklären (§ 504 Abs. 1 Satz 2 HGB-E). Inkorporationsklauseln sind zwar bei Charterverträgen international üblich, führen in der Praxis aber zu beträchtlicher Unsicherheit. Der Nehmer des Konnossements hat aus praktischen Gründen nur sehr selten die Möglichkeit, sich zeitnah über den Inhalt des einbezogenen Chartervertrages zu unterrichten. Das Erfordernis, die einzubeziehenden Bestimmungen des Chartervertrages im Konnossement mit abzudrucken, ist für den Charterer ohne weiteres erfüllbar.

(5) Elektronisches Konnossement

Es besteht das Dilemma, dass einerseits das Auftreten elektronischer Konnossemente bereits absehbar ist, unbezweifelbare Effizienzvorteile bietet und daher gesetzlicher Anerkennung bedarf, andererseits aber noch keinerlei Klarheit darüber besteht, wie diese Dokumente beschaffen sein werden und ob nicht andere Instrumentarien die Funktion der Dokumente übernehmen. Die Gesellschaft vermag keine Lösung dieses Problems aufzuzeigen. Jedenfalls dürfte es sich nicht empfehlen, konkrete gesetzliche Vorgaben zu formulieren, an denen die Praxis sich wahrscheinlich vorbeientwickelt. Die Gesellschaft unterstützt daher die Absicht der Sachverständigengruppe, einem elektronischen Legitimations- und Traditionsdokument (oder –register) abstrakt die Anerkennung auszusprechen, wenn es dem Konnossement funktionell gleichwertig ist, und im übrigen auf eine spätere technische Detailregelung im Verordnungsweg zu verweisen. Dabei sollte die Verordnungsermächtigung sich abweichend vom Entwurf nicht nur auf nachträgliche Akte, sondern insbesondere auch auf die technischen Einzelheiten der Ausstellung des elektronischen Dokuments erstrecken.

Was Seefrachtbriefe anlangt, hält die Gesellschaft eine Regelung über die elektronische Form nicht für zwingend erforderlich, weil ein Seefrachtbrief ohnehin telekommunikativ (also per Telefax oder als gescannte Kopie-Datei) übermittelt werden kann. Das Original ist nur dann erforderlich, wenn der Seefrachtbrief nach § 490 Abs. IV HGB-E als Sperrpapier ausgestaltet ist und nachträgliche Weisungen erteilt werden sollen. Übermittelt der Verfrachter den Seefrachtbrief aber nur telekommunikativ, behält er das Original also im Besitz, besteht kein Bedürfnis für eine Sperrfunktion. Die Gesellschaft hat indessen keinerlei Einwände dagegen, eine elektronische Form für zulässig zu erklären und auf die weitere technische Entwicklung gegebenenfalls im Verordnungsweg zu reagieren.

(6) Unbeschränkte Haftung des Verfrachters aus dem Konnossement bei Fehlern

Die Gesellschaft hat Zweifel, ob der Verfrachter für Fehler im Konnossement (§ 505 Abs. 1 und 3 HGB-E), für die vorzeitige Ausstellung eines Bordkonnossements (§ 505 Abs. 2 HGB-E), für die Befolgung von Weisungen ohne Vorlage des Konnossements (§ 507 Abs. 2 HGB-E) sowie für die Falschaulieferung (§ 508 Abs. 3 HGB-E) unbeschränkt, also in weiterem Umfang haften sollte, als er bei einem Totalverlust haften würde. Dies gilt umso mehr, als die Haftung aus den §§ 505 Abs. 2, 507 Abs. 2 und 508 Abs. 3 HGB-E verschuldensunabhängig ist, während der Verfrachter bei sonstigem Güterverlust den Entlastungsbeweis führen kann.

Die zentrale Leistungspflicht des Verfrachters ist die konnossementsgerechte Ablieferung der Güter am Bestimmungsort; für Verletzungen dieser Pflicht, die ihren Grund in Güterschäden haben, haftet er nur bei Verschulden und grundsätzlich auch nur beschränkt. Solche Pflichtverletzungen, die einem Güterverlust gleichkommen, sollten daher nicht ohne weiteres zu einer strengeren Haftung führen. Eine versehentliche Falschaulieferung, wie sie im Alltagsgeschäft der für die Reedereien tätigen Hafentagenturen und Terminalbetriebe leicht

unterlaufen kann, ist letztlich nichts anderes als ein Güterverlust, wie er auch z.B. durch eine Fehldisposition bei einer Umladung eintreten kann, die das Beschränkungsrecht unberührt lässt.

Eine unbeschränkte Haftung liegt näher bei vorzeitiger Ausstellung eines Bordkonnossements und bei der Befolgung von Weisungen ohne Konnossementsvorlage, jedoch gilt dies nur deshalb, weil in diesen Fällen ein (regelmäßig sogar grobes) Verschulden des Verfrachters besonders nahe liegt. Es dürfte aber überzogen sein, ein solches grobes Verschulden gleichsam unwiderleglich zu vermuten, denn im Einzelfall können die genannten Haftungstatbestände auch unverschuldet verwirklicht werden, z.B. bei Vorlage von Fälschungen. Insofern erscheint der Gesellschaft auch die Bestimmung des § 418 Abs. 6 HGB überzogen.³

Es mag daher erwogen werden, ob die genannten Haftungstatbestände mit einer Entlastungsmöglichkeit versehen werden und ob eine unbeschränkte Haftung auf Fälle von Leichtfertigkeit des Verfrachters beschränkt bleibt. Dabei sollte dem Verfrachter auch das grobe Verschulden einfacher Erfüllungsgehilfen schaden.

c) Haftung für Güter- und Verspätungsschäden

aa) Entfallen der Haftungsbefreiung für nautisches Verschulden und Feuer an Bord

Die generelle Freistellung des Verfrachters von der Haftung für nautisches Verschulden der Besatzung ist rechtspolitisch nicht mehr zu rechtfertigen. Der technische Stand der Telekommunikation lässt jedenfalls für den Gedanken, dass Schiff und Mannschaft während der Reise auf sich gestellt und dem Einfluss des Verfrachters entzogen sind und die Reise daher für Verfrachter und Ladungsbeteiligte gleichermaßen ein ungewisses Wagnis ist, keinen Raum mehr. Die technische Entwicklung ermöglicht nicht nur ständigen Kontakt zwischen Schiff oder Reederei sondern in aller Regel auch eine sichere nautische Schiffsführung.

Zwar bleibt die Erwägung, dass dem Verfrachter sehr hohe Werte anvertraut werden und dass bereits geringfügige nautische Fehler zu sehr hohen Schäden führen können, jedoch rechtfertigt dies keinen Ausschluss der Haftung, denn diesem Umstand trägt bereits die seefrachtrechtliche – und nicht zuletzt auch die allgemeine - Haftungsbeschränkung hinreichend Rechnung.

Diese Erwägungen gelten in ähnlicher Weise für den bisherigen Haftungsausschluss für Feuer an Bord. Feuer ist heute kein schicksalhaftes, regelmäßig nicht beherrschbares Ereignis mehr. Die im Schiffbau verwendeten Materialien, der Stand von Wissenschaft und Technik sowie nicht zuletzt das Gefahrgutrecht lassen es nicht mehr zu, Feuer im Regelfall als ein für

die Mannschaft an Bord nicht beherrschbares Risiko anzusehen. Allerdings hat der Gedanke, dass die Besatzung des Schiffs angesichts eines Feuerereignisses letztlich auf sich gestellt ist, regelmäßig keine rasche Hilfe von außen herbeiholen kann und häufig in erster Linie der Rettung des eigenen Lebens Priorität geben muss, weiterhin seine Berechtigung. Es sollte daher sichergestellt werden, dass die Gerichte den vom Verfrachter zu führenden Entlastungsbeweis nicht unter dem Einfluss des allgemeinen Transportrechts – trotz des abweichenden Haftungstatbestandes - durch überzogene Anforderungen auf seltene Ausnahmefälle beschränken.

Dieser Gedanke gilt, wenngleich in geringerem Maße, auch für das nautische Verschulden. Gerade in kritischen Situationen auf See handelt die Schiffsführung unter Umständen – begrenzte Erkenntnismöglichkeiten, Schiffsbewegungen, Lärm, Zeitnot und Angst - die ein objektiv fehlerfreies Agieren sehr erschweren können.

Die Gesellschaft verkennt nicht, dass die Formulierung des Haftungsgrundes in § 510 HGB-E an sich jeden Raum lässt, die vorstehenden Erwägungen uneingeschränkt zu berücksichtigen. Sie gibt aber gleichwohl zu bedenken, ob im Entwurf oder in der Begründung in geeigneter Weise klargestellt werden sollte, dass bei der Anwendung des Verschuldensmaßstabes die an Bord herrschenden Verhältnisse und die besonderen Gefahren der See angemessen zu berücksichtigen sind.

bb) Wegfall der Sonderhaftung für anfängliche Seeuntüchtigkeit

Für die auf den Haag/Visby-Regeln beruhende Haftung für anfängliche Seeuntüchtigkeit besteht aufgrund des einheitlichen Verschuldenshaftungstatbestandes des Entwurfs kein Bedürfnis mehr. Die Gesellschaft hält es daher mit der Sachverständigengruppe für überflüssig und potentiell schädlich, einen gesonderten Haftungstatbestand für anfängliche Seeuntüchtigkeit vorzusehen. Für richtig hält sie es auch, dem Verfrachter nicht nach dem Vorbild des allgemeinen Transportrechts die Berufung auf Mängel des Schiffes von vornherein abzuschneiden.

cc) Wegfall der Haftungsschranken bei grobem Verschulden

Die Haftungsschranken sollen weiterhin nur dann wegfallen, wenn den Verfrachter selbst grobes Verschulden trifft.

Es möge erwogen werden, ob dem Verfrachter grobes Verschulden des ausführenden Verfrachters zugerechnet wird. Haftet beispielsweise ein Spediteur nach Seefrachtrecht, so bleibt es bei den Haftungsgrenzen auch dann, wenn der den Transport ausführende Reeder selbst grob schuldhaft gehandelt hat und daher unbegrenzt haften müsste. Der Reeder haftet in diesem Fall zwar nach § 520 HGB-E direkt, kann aber bei ausländischem Sitz häufig nicht in

³ So auch *Koller*, Transportrecht, § 418 RdNr. 44, der eine korrigierende analoge Anwendung von § 426 HGB

Deutschland in Anspruch genommen werden, denn die Anwendung des § 520 HGB-E muss wohl international-privatrechtlich gesondert, und zwar deliktsrechtlich, angeknüpft werden.

Selbst wenn der Reeder nach deutschem Recht als ausführender Verfrachter haftet, besteht die Gefahr, dass er sich nach § 520 Abs. 1 HGB-E („in gleicher Weise“) und § 520 Abs. 2 HGB-E darauf beruft, der vertragliche Verfrachter könne mangels eigenen groben Verschuldens die Haftung beschränken. Es mag erwogen werden, eine solche Auslegung dadurch zu vermeiden, dass in § 520 Abs. 1 HGB-E statt „in gleicher Weise“ formuliert wird: *„als wäre er selbst Verfrachter“*.

dd) Wegfall der Haftungsschranken bei unerlaubter Deckverladung

Die Gesellschaft hat Zweifel, ob der Verfrachter allein aufgrund unerlaubter Deckverladung das Recht zur Beschränkung seiner Haftung verlieren sollte. Dieser Fall ist mit eigener Leichtfertigkeit des Verfrachters nicht ohne weiteres vergleichbar, weil eine unzulässige Decksladung auch aufgrund nur fahrlässiger Dispositionsfehler vorkommen kann. Es ist sogar denkbar, dass der Verfrachter fälschlich, aber schuldlos ein Einverständnis des Befrachters mit Deckverladung annimmt.

Auch der Wertungsvergleich zu anfänglicher Seeuntüchtigkeit legt es nahe, die besonders scharfe Sanktion für unerlaubte Decksladung zu überdenken: Stellt der Verfrachter ein seeuntüchtiges Schiff, verletzt er eine zentrale Hauptleistungspflicht, kann sich aber gleichwohl nach § 510 HGB-E exkulpieren und haftet regelmäßig nur beschränkt. Ist das Schiff dagegen uneingeschränkt seetüchtig, wird das Gut aber versehentlich an Deck geladen, haftet er verschuldensunabhängig und ohne Beschränkungsmöglichkeit, obwohl die Pflichtverletzung jedenfalls nicht gravierender erscheint als das Stellen eines untauglichen Schiffs.

Dagegen begrüßt die Gesellschaft die Beweislast des Verfrachters für fehlende Kausalität der unerlaubten Decksladung.

ee) Haftung wegen sonstiger Schäden

Der Entwurf sieht keine Haftungsbegrenzungen für die Haftung wegen sonstiger Schäden vor. Dies entspricht dem geltenden Seefrachtrecht, jedoch nicht dem Landfrachtrecht. Einen sachlichen Grund für diese Differenzierung sieht die Gesellschaft nicht.

Zwar wird die Haftung wegen sonstiger Schäden in Konnossementsbedingungen regelmäßig weitestgehend ausgeschlossen, jedoch können solche Bedingungen AGB-rechtlich problematisch sein. Häufig verwenden als Verfrachter auftretende Spediteure auch keine Bedingungen, die die Haftung wegen sonstiger Schäden wirksam begrenzen. Die Gesellschaft

regt daher an, eine gesetzliche Beschränkung der Haftung wegen sonstiger Pflichtverletzungen vorzusehen.

ff) Ausführender Verfrachter

Die Gesellschaft würde es befürworten, wenn neben dem Reeder auch dem Seehafen-Umschlagsbetrieb eine direkte Haftung als ausführendes Unternehmen auferlegt würde. Der Kaiumschlag ist erfahrungsgemäß eine besonders schadensträchtige Transportschnittstelle. Die mit § 520 HGB-E (ebenso wie schon mit § 437 HGB) verfolgte gesetzgeberische Idee der Abkürzung des Regressweges kann daher auch hier fruchtbar gemacht werden. Bislang ist die Haftung der Umschlagsbetriebe gesetzlich nicht klar geregelt. Sie haften regelmäßig nur aufgrund eines Regresses der Reederei, häufig (wegen der in vielen Konnossementen enthaltenen Landschadensklausel) überhaupt nicht. Eine Einbeziehung als ausführendes Unternehmen hätte den Vorteil, die Kaietriebe (entsprechend der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zum geltenden Recht) weiterhin eindeutig dem Seefrachtbereich zuzuweisen und ihre Haftung durchsetzbar zu machen, zugleich aber auch nach seefrachtrechtlichen Grundsätzen zu beschränken.

Eine Übertragung dieses Gedankens auf das Landfrachtrecht empfiehlt sich nicht, weil der Umschlag an Land in aller Regel nicht durch selbstständige Unternehmen ausgeführt wird. Soweit dies dennoch geschieht, etwa bei der Ein- oder Auslagerung durch einen Lagerhalter, sollte nicht in das Lagerrecht eingegriffen werden. Außerdem haftet der Lagerhalter regelmäßig dem Absender oder Empfänger selbst auf vertraglicher Grundlage.

Neben den Kaiumschlagsbetrieben, also denjenigen Unternehmen, die Güter in Seeschiffe verladen, könnte erwogen werden, auch sonstige selbstständige Dritte zu erfassen, die als Erfüllungsgehilfen des Verfrachters die Seetransportleistung ganz oder teilweise erbringen. In diesem Fall könnten etwa auch Stauereiunternehmen direkt, aber beschränkt, haften.

§ 520 Abs. 3 HGB-E sollte redaktionell wie folgt gefasst werden: „*Der ausführende Verfrachter hat neben dem Verschulden der in § 512 genannten Personen auch das Verschulden des Verfrachters und seiner Leute zu vertreten.*“

gg) Haftung der Leute

Wie schon an anderer Stelle ausgeführt,⁴ regt die Gesellschaft an, § 519 HGB-E auf sämtliche Erfüllungsgehilfen des Verfrachters zu erstrecken. Die inhaltliche Differenzierung zwischen § 512 und § 519 HGB-E leuchtet der Gesellschaft nicht ein.

Das Himalaya-Problem stellt sich nicht nur für Arbeitnehmer des Verfrachters, sondern im Grundsatz auch für alle anderen Erfüllungsgehilfen. Denn jede Möglichkeit, die

⁴ Vgl. oben zu B I 3.

Haftungsschranken des Seefrachtrechts über die direkte Inanspruchnahme von Erfüllungsgehilfen zu umgehen, provoziert ein die Transaktionskosten erhöhendes Streben nach vertraglichen Freistellungsansprüchen der Erfüllungsgehilfen (soweit solche nicht ohnehin bestehen) und unterläuft daher die praktische Umsetzung der Haftungsbeschränkung. Wenn die Beschränkung der Haftung ihren Grund jedenfalls auch darin findet, dass der Verfrachter aus der Fracht nicht eine Haftungsvorsorge (Versicherungsschutz) für prinzipiell unbegrenzte Schäden finanzieren müssen soll, so muss dieser Gedanke letztlich für alle Erfüllungsgehilfen gelten, denn alle ihre Dienste werden aus derselben Fracht finanziert.

Auch für den Bereich des Landfrachtrechts (§ 436 HGB) plädiert die Gesellschaft für eine Ausweitung des Kreises derjenigen, die in den Genuss der Haftungsschranken kommen, auf alle Erfüllungsgehilfen des Frachtführers.

hh) Abweichende Vereinbarungen

Die Gesellschaft begrüßt die Abkehr des Entwurfs von dem problematischen Haftungskorridor-Konzept der §§ 449, 466 HGB und die Hinwendung zu reiner AGB-Festigkeit, wobei zutreffend Rahmenverträge aus dem (im allgemeinen Zivilrecht ausufernden) AGB-Begriff ausgegrenzt werden. Dieses Konzept empfiehlt sich auch für das allgemeine Transportrecht.

Für richtig hält die Gesellschaft insbesondere auch den Verzicht auf das in den §§ 449 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1, 466 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 HGB verankerte Formerfordernis der qualifizierten Information, das die gewollten AGB-rechtlichen Gestaltungsmöglichkeiten für die Praxis weitgehend entwertet und zu ausufernden Ausführungen in E-Mail-Signaturen und Briefkopffüßen geführt hat. Die dem Verbraucherschutzrecht entlehnte Regelung ist im kaufmännischen Verkehr rechtspolitisch verfehlt, weil im Transportbereich keine höhere Anforderungen an die Einbeziehung von AGB gestellt werden müssen als im übrigen unternehmerischen Verkehr. Dies gilt um so mehr, wenn man der Anregung folgt, das Haftungskorridor-Konzept auch im allgemeinen Transportrecht aufzugeben, denn während dieses Konzept nach verbreiteter Rechtsauffassung eine AGB-Kontrolle der sich im Korridor-Bereich bewegenden Freizeichnungsklauseln ausschließt, könnten nach einer Abschaffung des Korridors Freizeichnungen in Transportverträgen nach den gleichen allgemeinen Maßstäben beurteilt werden wie im übrigen unternehmerischen Verkehr.

Die Gesellschaft begrüßt es auch, dass neben der Haftung für Güterschäden auch die Verspätungshaftung AGB-fest ausgestaltet ist.

Bedenken ergeben sich jedoch hinsichtlich des für AGB eröffneten Gestaltungsraums, insbesondere insofern, als der Entwurf der Sachverständigengruppe eine unbegrenzte Erhöhung der Höchsthaftungsbeträge für Güter- und Verspätungsschäden durch Befrachter-AGB eröffnet. Diese Gestaltungsmöglichkeit kann sich insbesondere im Bereich der Verspätungshaftung empfindlich auswirken, denn während der Verfrachter bei Güterschäden

immerhin noch durch das Wertersatzprinzip geschützt wird, setzt er sich bei Verspätungsschäden einer überhaupt nicht gesetzlich begrenzten und daher nicht kalkulierbaren – und nicht versicherbaren - Haftung für die Betriebsrisiken der Ladungsbeteiligten aus. Da das Gesetz die unbegrenzte Erhöhung der Haftungsschranken durch AGB ausdrücklich gestattet, besteht die Gefahr, dass der Verfrachter bzw. der als Verfrachter haftende Spediteur nicht einmal durch die allgemeinen Klauselkontrollvorschriften vor ihm unbillig benachteiligenden Geschäftsbedingungen von Befrachtern geschützt werden kann.

Die Gesellschaft plädiert daher dafür, jedenfalls die AGB-rechtlich zulässige Höchsthaftung für Verspätungsschäden zu begrenzen, zum Beispiel auf das Zehnfache der für die verspäteten Güter zu zahlenden Fracht.

2. Reisefrachtvertrag

a) Teilraumfrachtvertrag

Die Gesellschaft teilt die Erwägung, dass eine handhabbare Grenzziehung zwischen Teilreise- und Stückgutfrachtvertrag nur schwer möglich ist. Sie erkennt ebenfalls an, dass ein praktisches Bedürfnis für die Regelung des Teilraumfrachtvertrages nicht besteht. Zwar gibt es die Erscheinungsform des Slot-Charter-Agreements, jedoch werden solche Vereinbarungen individuell zwischen Reedereien geschlossen und bedürfen daher keiner gesetzlichen Regelung.

b) Verladen

Nach § 528 HGB-E hat der Befrachter das Gut zu verladen. Damit ergibt sich hier das durchaus praxisrelevante Spannungsfeld zwischen dem Interesse des Befrachters, die Ladungssicherung möglichst kostengünstig zu erledigen, und der vom Verfrachter zu gewährleistenden Beförderungssicherheit und Seetüchtigkeit des Schiffes. Der Entwurf behandelt diesen Konflikt an anderer Stelle, nämlich in § 542 Abs. 2, treffend. Es wird angeregt, die Bestimmung des § 542 Abs. 2 HGB-E auch in § 528 als Absatz 2 anzufügen.

Es möge ferner erwogen werden klarzustellen, dass die Pflicht des Befrachters zur Verladung der Güter an Bord nicht die Verantwortung des Verfrachters dafür berührt, dass das beladene Schiff seine Reise anschließend in seetüchtigem Zustand antritt. Eine solche Klarstellung würde einerseits dem Verfrachter eine zusätzliche Handhabe bieten, einen die Seetüchtigkeit beeinträchtigenden Stau durch den Befrachter zu beanstanden, andererseits schützt sie den Befrachter davor, dass der Verfrachter sich nach einem auf Seeuntüchtigkeit beruhenden Unfall auf Haftungsfreiheit mit dem Argument beruft, die Seeuntüchtigkeit sei durch die Art der Verladung durch den Befrachter herbeigeführt worden. Zu diesem Zweck könnte folgender Satz in § 528 Abs. 2 (sowie § 542 Abs. 2 HGB-E) angefügt werden: „Die

Verantwortung des Verfrachters für die Seetüchtigkeit des beladenen Schiffs bleibt unberührt.“

III. Schiffsüberlassungsverträge

Die Gesellschaft hat lediglich eine Anmerkung zum Zeitchartervertrag:

Der Zeitchartervertrag gilt als Unterfall des Schiffsüberlassungsvertrages. Die vertragstypische Leistung des Vercharterers beschränkt sich danach darauf, das Schiff in vertragsgemäßem Zustand zu überlassen. Demgegenüber erlegt § 537 Abs. 1 HGB-E dem Vercharterer darüber hinaus auch auf, mit dem Schiff Güter zu befördern oder andere vereinbarte Leistungen zu erbringen. Dies entspricht der Rechtswirklichkeit, denn beim Zeitchartervertrag wird dem Charterer regelmäßig keine Weisungsbefugnis gegenüber der Schiffsbesatzung eingeräumt, sondern diese verbleibt beim Vercharterer.

Selbst wenn die Güterbeförderungs- und sonstige Leistungspflicht nicht im Sinne einer werkvertraglichen Pflicht zur Herbeiführung des *Transporterfolgs* verstanden wird, muss daher davon ausgegangen werden, dass der Vercharterer wegen Güter- oder Verspätungsschäden haftet. Für problematisch hält die Gesellschaft dies deshalb, weil dem Vercharterer keine eigenen Haftungsbeschränkungsrechte zur Verfügung stehen. Häufig wird die Haftung in dem eigenen – beschränkten – Haftungsschaden des Charterers bestehen, aber es ist durchaus auch denkbar, dass der Vercharterer unbeschränkter Haftung ausgesetzt ist, etwa wenn der Charterer selbst Großverlader ist oder wenn der Charterer seinerseits dem Befrachter unbeschränkt haftet, z.B. wegen leichtfertig falscher Auswahl des Schiffes.

Es erscheint der Gesellschaft daher erforderlich, entweder den Pflichtenkreis des Vercharterers auf die mietrechtlich zu qualifizierende Überlassung des Betriebsorganismus Schiff zu beschränken (Schiffsraumüberlassung) oder, was vorzugswürdig erscheint, dem Vercharterer jedenfalls in Ansehung von Güter- und Verspätungsschaden ein eigenes Recht zur Haftungsbeschränkung nach stückgutfrachtrechtlichen Grundsätzen zuzugestehen. Es wird angeregt, in § 547 HGB-E folgendes anzufügen: *„Eine Haftung des Zeitvercharterers und seiner Leute sowie der Schiffsbesatzung wegen Güter- oder Verspätungsschäden ist, soweit nichts anderes vereinbart ist, nach Maßgabe der §§ 511, 513 bis 519, 521 beschränkt.“*

Zu § 542 Abs. 1 HGB-E wird in redaktioneller Hinsicht angemerkt, dass hier die Definition des Verladens aus § 485 Abs. 2 HGB-E wiederholt wird. Es erscheint vorzugswürdig, entweder lediglich den definierten Begriff zu verwenden oder auf § 485 Abs. 2 zu verweisen.

IV. Verjährung

1. Frist

Nach dem Entwurf bleibt es bei der einjährigen Verjährung für Ansprüche aus Güterbeförderungsverträgen auch bei qualifiziertem Verschulden des Verfrachters. Die Gesellschaft hat erwogen, hält es aber im Ergebnis nicht für erforderlich, für diesen Fall eine Verlängerung der Verjährungsfrist vorzusehen.

2. Hemmung

Die Gesellschaft regt an, das in § 591 HGB-E vorgesehene Formerfordernis dahin abzumildern, dass auch die Übermittlung einer Haftbarhaltung bzw. Zurückweisung in Textform ausreichen sollte.

Sie verkennt nicht, dass E-Mails wegen ihrer informellen Übermittlung von Sachbearbeiter zu (einem möglicherweise unzuständigen oder urlaubsabwesenden) Sachbearbeiter keine mit der Telefax-Übermittlung vergleichbare Gewähr dafür bieten, dass sie vom Verfrachter zur Kenntnis genommen werden. Andererseits werden auch Telefax-Sendungen zunehmend nicht mehr an einem zentralen Eingangs-Telefaxgerät ausgedruckt, sondern landen direkt elektronisch auf den Rechnern von Sachbearbeitern. Letztlich liegt es in der Organisationsverantwortung des Verfrachters, sicherzustellen, dass Nachrichten, deren Zugang der Absender nachweisen kann, innerhalb seines Betriebs auch kompetent zur Kenntnis genommen und bearbeitet werden. Daher regt die Gesellschaft an, sowohl für die Haftbarhaltung als auch für deren Zurückweisung auch die Textform ausreichen zu lassen. § 439 HGB sollte entsprechend geändert werden.

V. Prozessuales

1. Gerichtsstand

Es wird angeregt, eine AGB-feste Gerichtsstandsregelung für Fälle vorzusehen, die nicht durch die EuGVVO abgedeckt werden.

2. Arrest

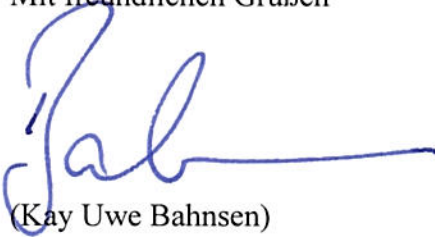
Die Gesellschaft stimmt dem Vorhaben zu, Schiffsarreste zu erleichtern. Die verschuldensunabhängige Schadensersatzpflicht nach § 945 ZPO wird einen Missbrauch dieses Sicherungsmittels im Regelfall verhüten. Bei zweifelhaftem Arrestanspruch werden die Gerichte Sicherheitsleistung anordnen.

In der Praxis werden Schiffsarreste regelmäßig durch Sicherheitsleistung des P&I Versicherers abgewendet oder kurzfristig erledigt.

* * *

Die Gesellschaft würde es begrüßen, wenn das Bundesministerium der Justiz die vorstehenden Ausführungen im Rahmen der weiteren Überlegungen zu Rate ziehen wollte.

Mit freundlichen Grüßen



(Kay Uwe Bahnsen)