

---

# Hamburger Zeitschrift für Schifffahrtsrecht

Ausgabe: Oktober/November 2009 (Beilage)

Seite 357 – 380; Nr.133

---

Nr. 133

## Reform des Seehandelsrechts – eine erste Stellungnahme zum Abschlussbericht der Sachverständigengruppe

Rechtsanwalt Dr. Klaus Ramming  
Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr

1 Seit dem 27. August 2009 liegt der „Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts“ (Abschlussbericht) vor. Er kann auf der Website des BMJ abgerufen werden.<sup>1</sup> Der Abschlussbericht umfasst Textvorschläge für ein komplett neu gefasstes Fünftes Buch HGB über den Seehandel (Kom-E) sowie eine ausführliche Begründung (Kom-Begr).

2 Die vorgeschlagenen Änderungen stellen einen echten Neuanfang dar. Das deutsche Seehandelsrecht wird völlig neu gestaltet. Im Vergleich zu den durch das TRG<sup>2</sup> bewirkten Änderungen im allgemeinen Frachtrecht sind die Neuregelungen im Kom-E deutlich weitgehender. Im Seefrachtrecht bleibt kein Stein mehr auf dem anderen. Insgesamt ist das Konzept des Kom-E stimmig und geglückt. Er stellt eine hervorragende Grundlage für die Erörterung eines zukünftigen Seehandelsrechts dar, an der allenfalls in Einzelfragen etwas auszusetzen ist.

### I. Vorbemerkungen

#### 1. Die Grundentscheidung: Abwendung von den Haager bzw. Haag-Visby Regeln

3 Die Sachverständigengruppe spricht sich dafür aus, die Haager Regeln zu kündigen,<sup>3</sup> um die völkerrechtliche Bindung Deutschlands an die Haager Regeln zu beenden. Ich halte diese Entscheidung nicht für richtig. Es trifft zu, dass die Haager<sup>4</sup> bzw. Haag-Visby Regeln<sup>5</sup> in mancherlei Hinsicht nicht mehr zeitgemäß sind. Dies gilt namentlich für die Haftungsbefreiung im Falle nautischen Verschuldens und Feuers (siehe § 607 Abs. 2 HGB), aber ebenso auch für die Höchsthaftung (§ 660 Abs. 1 HGB). Nach wie vor aber setzen die Haager bzw. Haag-Visby Regeln einen weltweit anerkannten Standard, an dem sich auch die am Markt erhältliche Versicherungsdeckung orientiert. Ein Ausscheren Deutschlands als einer international bedeutsamen Schifffahrtsnation in einem nationalen Alleingang und ohne ein klares Bekenntnis zu einem der anderen vereinheitlichten

Seefrachtrechte, insbesondere zu den Rotterdam Regeln,<sup>6</sup> würde die internationale Zersplitterung des Seefrachtrechts weiter vorantreiben. M. E. täte Deutschland besser daran, sich um ein alsbaldiges Inkrafttreten der Rotterdam Regeln und um deren weltweite Geltung unter den großen Handels- und Schifffahrtsnationen wie China und die USA zu bemühen und das Übereinkommen zu ratifizieren.

4 Davon unabhängig bleibt es aber dabei, dass eine Modernisierung des übrigen deutschen Seehandelsrechts, das nicht auf die Haager bzw. Haag-Visby Regeln zurückgeht, dringend geboten ist. Die vorgeschlagenen Regelungen des Stückgutfrachtvertrages, der Schiffsmiete sowie der Zeitcharter (unten Rn 21–48, 144–149, 150–176) stehen nicht im Widerspruch zu den Haager bzw. Haag-Visby Regeln. Etwas anderes gilt im Hinblick auf das Konnossement, auf die Haftung des Befrachters sowie insbesondere die Haftung des Verfrachters für oder Beschädigung der Güter (unten Rn 49–88, 40, 93–128).

#### 2. Die Systematik des Kom-E

5 Der Kom-E beginnt nicht mehr, wie §§ 476–483 HGB, mit allgemeinen Vorschriften. Vielmehr geht es im ersten Abschnitt (§§ 476–480) gleich um die Personen der Schifffahrt, nämlich den Reeder, den Ausrüster, die Besatzung und den Kapitän. Das Kernstück des neuen Seefrachtrechts ist der Zweite Abschnitt (§§ 481–533) über die Beförderungsverträge. Von diesen unterscheidet der Kom-E die Schiffsüberlassungsverträge (Dritter Abschnitt, §§ 434–551). Zu den Güterbeförderungsverträgen rechnet der Kom-E den Stückgutfrachtvertrag (Erster Titel, §§ 481–523) sowie den Reisefrachtvertrag (Zweiter Titel, §§ 524–531). Die umfassenden Regelungen über den Stückgutfrachtvertrag sind in die allgemeinen Vorschriften (Erster Untertitel, §§ 481–497), die Dokumente (Zweiter Untertitel, §§ 498–509) sowie die Haftung für Güter- und Verspätungsschäden (Dritter Untertitel, §§ 510–523) unterteilt. Unter Schiffsüberlassungsverträgen versteht der Kom-E einerseits die Schiffsmiete, also die Bareboat-Charter (Erster Unterabschnitt, §§ 534–536) sowie die erstmals im deutschen Recht geregelte Zeitcharter (Zweiter Unterabschnitt, §§ 437–551).

6 Unter der Überschrift „Schiffsnotlagen“ sind im Vierten Abschnitt (§§ 552–578 Kom-E) die Bestimmungen über den Zusammenstoß von Schiffen (Erster Unterabschnitt, §§ 552–

---

<sup>1</sup> <http://www.bmj.de/files/-/3896/Abschlussbericht%20Seehandelsrecht.pdf>.

<sup>2</sup> Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Transportrechtsreformgesetz – TRG) vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588; berichtigt BGBl. 1999 I S. 42).

<sup>3</sup> Kom-Begr S. 75 sowie S. 127 (oben).

<sup>4</sup> Internationales Abkommen vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (RGI. 1939 II S. 1049).

<sup>5</sup> Protokoll vom 23. Februar 1968 zur Änderung des internationalen Übereinkommens von 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente.

---

<sup>6</sup> United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, vom 11. Dezember 2008; deutsche Übersetzung etwa unter [http://www.transportrecht.org/dokumente/Rotterdam\\_Regeln\\_dt\\_Rohuebersetzung\\_20090429.pdf](http://www.transportrecht.org/dokumente/Rotterdam_Regeln_dt_Rohuebersetzung_20090429.pdf)

555), die Bergung (Zweiter Unterabschnitt, §§ 556–570) sowie die Große Haverei (Dritter Unterabschnitt, §§ 471–487) zusammengefasst. Dem folgen im Fünften Abschnitt (§§ 579–587) die Vorschriften über die Schiffsgläubigerrechte. Die Vorschriften über die Verjährung sind in einen eigenständigen Sechsten Abschnitt (§§ 588–593) eingestellt. Erst jetzt folgen im Siebenten Abschnitt die Bestimmungen über die Beschränkbarkeit der Gesamthaftung (§§ 594–600), die bislang in den §§ 486–487e HGB geregelt sind. Neu ist das Konzept des Achten Abschnitts (§§ 601–602) mit seerechtlichen Verfahrensvorschriften. Bemerkenswert schließlich auch die vorgeschlagene Änderung des § 917 ZPO. Danach bedarf es im Falle des Arrestes eines Schiffes keines Arrestgrundes mehr.

- 7 Alle Gegenstände, mit denen sich bislang das Seehandelsrecht der §§ 556 ff. HGB befasst hat, finden sich auch im Kom-E wieder. Allerdings hat sich die vertraute Reihenfolge geändert, so dass auch eine komplett neue Nummerierung erforderlich geworden ist. Bisher war in den §§ 556 ff. HGB in erster Linie der Reisefrachtvertrag geregelt, mit eingestreuten besonderen Vorschriften über den Stückgutfrachtvertrag. Diese Systematik war schon immer wenig sachgerecht, weil in manchen Fällen nicht eindeutig war, ob sich die Vorschriften auch auf den Stückgutfrachtvertrag oder nur auf die Reisecharter bezogen. Ganz richtig zieht der Kom-E hieraus die Konsequenz, zwischen den Vertragstypen zu unterscheiden und klare Zwischenüberschriften einzufügen. Ebenso ist es sachgerecht, dass der Entwurf an erster Stelle den Stückgutfrachtvertrag und erst im Anschluss daran und ergänzend die Reisecharter regelt. Systematisch ist der Stückgutfrachtvertrag der Grundfall des Frachtvertrages. Auch in der Praxis werden schon rein zahlenmäßig weit mehr Stückgutfrachtverträge als Reise- (und Zeit-)Chartern geschlossen.

### 3. Erweiterte Seebeförderungen

- 8 Die Vorschriften über Güterbeförderungsverträge, namentlich die §§ 481–497 Kom-E über den Stückgutfrachtvertrag und die §§ 498–508 Kom-E über das Konnossement, beziehen sich auf Beförderungen ausschließlich über See. Sie kommen nicht zur Anwendung, wenn der Beförderer außerdem einen Vor- bzw. Nachlauf des Gutes übernimmt, was gerade im Containerverkehr häufig vorkommt. In diesen Fällen gelten die §§ 452 ff. HGB (siehe § 452 S. 2 HGB). Der Multimodal-Frachtvertrag unterliegt den §§ 452 ff., §§ 407 ff. HGB, der Multimodal-Ladeschein den §§ 452 ff., §§ 444 ff. HGB. Dies gilt auch, wenn der Vor- bzw. Nachlauf im Verhältnis zur Seebeförderung nur unbedeutend ist, so dass zur reinen Seebeförderung sachlich und praktisch kaum Unterschiede bestehen.
- 9 Die Regelungen des Stückgutfrachtvertrages (§§ 481–497 Kom-E) unterscheiden sich nur wenig von denen des Multimodal-Frachtvertrages (§§ 452 ff., §§ 407 ff. HGB), zumal die §§ 481–497 Kom-E sich bewusst an den §§ 407 ff. HGB orientieren (unten Rn 23). Die Ausstellung des Seefrachtbriefes (§ 509 Kom-E – unten Rn 89–91) ist anders geregelt als die des Multimodal-Frachtbriefes (§ 452 S. 1, § 406 HGB). Größere Abweichungen ergeben sich bei der Haftung für Ladungsschäden und die Überschreitung der Lieferfrist, die einerseits den §§ 510–523 Kom-E (unten Rn 93–128) und andererseits (im Falle des unbekanntem Schadensortes) den § 452 S. 1, §§ 425 ff. HGB bzw. (bei bekanntem Schadensort) nach § 452a S. 1 HGB dem Haftungsrecht der betreffenden Teilstrecke unterliegen. Beim Konnossement und dem Multimodal-Ladeschein sind die Unterschiede am größten. Hier trifft ein modernes, komplett neu orientiertes Konnossementsrecht (§§ 498–508 Kom-E – unten Rn 49–

88) auf die im Vergleich dazu wenig engagiert wirkenden § 452 S. 1, §§ 444 ff. HGB.

M. E. sollte der Anwendungsbereich der Vorschriften über den Stückgutfrachtvertrag und das Konnossement (§§ 481–497, §§ 498–508 Kom-E) auf erweiterte Seebeförderungen erstreckt werden, in denen der „Verfrachter“ auch einen Vor- bzw. Nachlauf übernimmt. Dies entspricht dem „Maritime plus“ Konzept der Rotterdam Regeln (siehe Art. 1 Nr. 1, Art. 5 Abs. 1). Dabei bietet es sich in Anlehnung an § 450 Nr. 2 HGB an, von einer erweiterten Seebeförderung auszugehen, wenn die Seestrecke die längste Teilstrecke ist. Die erforderlichen Regelungen könnten, unter Streichung des § 452 S. 2 HGB, in einen neuen Vierten Untertitel des Ersten Titels (§§ 481–523 Kom-E) eingestellt werden. Dabei sollten auch die in §§ 452a und 452b HGB niedergelegten Grundsätze gelten.

### 4. Abweichende Vereinbarungen

Grundsätzlich kann von allen Vorschriften des Kom-E durch Vereinbarungen abgewichen werden. Ausnahmen bestehen lediglich im Hinblick auf die Haftung des Verfrachters für Ladungsschäden und die Überschreitung der Lieferfrist (§ 523 Kom-E – unten Rn 123–128) sowie die Verjährung von Ansprüchen aus einem Stückgutfrachtvertrag oder einem Konnossement (§ 592 Kom-E – unten Rn 196). In beiden Fällen wird das mit dem TRG und § 449 Abs. 1 und 2, § 439 Abs. 4 HGB eingeführte Konzept der AGB-Festigkeit aufgenommen. Abweichungen von den betreffenden Vorschriften bedürfen einer im Einzelnen ausgehandelten Vereinbarung und können nicht in vorformulierten Vertragsbedingungen des Befrachters oder des Verfrachters vorgesehen werden.

Es fällt auf, dass einander entsprechende Vorschriften der §§ 407 ff. HGB einerseits und der §§ 481 ff. (Stückgutfrachtvertrag), §§ 498 ff. Kom-E (Konnossement) andererseits im Landfrachtrecht nach § 449 Abs. 1 S. 1 und Abs. 2 S. 1, § 439 Abs. 4 HGB in AGB-fester Weise ausgestaltet sind, im Seefrachtrecht dagegen nicht. Dies gilt für § 486 Abs. 2 Kom-E (unten Rn 40) und § 413 Abs. 2 HGB; für § 490 Abs. 6 Kom-E (unten Rn 43) und § 418 Abs. 6 HGB; für die Tatbestände der § 487 Abs. 1 und Abs. 3 Kom-E (unten Rn 40) und § 414 HGB; sowie für § 507 Abs. 2 S. 3 und 4, § 508 Abs. 3 Kom-E (unten Rn 77–79) und § 447 HGB. Ich halte es für geboten, auch die zuvor genannten Vorschriften des Kom-E AGB-fest zu machen (siehe oben Rn 11). Dies gilt darüber hinaus auch für die weiteren Bestimmungen der § 505 Abs. 1, 2 und 4 Kom-E, denen im allgemeinen Frachtrecht keine entsprechenden Regelungen gegenüber stehen. Siehe zu den Vermutungen der §§ 503, 504 Abs. 2 Kom-E unten Rn 72–73.

### 5. Änderungen der §§ 407 ff. HGB

Es bleibt nicht aus, dass bei der Erarbeitung der neuen Vorschriften über den Stückgutfrachtvertrag (§§ 481–497 Kom-E), die Dokumente (§§ 498–509 Kom-E), die Haftung für Güter- und Verspätungsschäden (§§ 510–523 Kom-E) und den Reisefrachtvertrag (§§ 524–531 Kom-E) in Anlehnung an §§ 407 ff. HGB auch diese Vorschriften auf den Prüfstand gekommen sind. Und in der Tat regt die Kom-Begr. mehrfach an, Vorschriften der §§ 407 ff. HGB zu ändern (S. 95, 103, 104, 107, 111, 113, 135, 140 f., 150, 176); siehe auch unten Rn 84, 92, 101, 118, 195.

## II. Die Personen der Schifffahrt

### 1. Der Reeder

#### a) Begriff

Die erste Vorschrift des Seehandelsrechts (§ 476 Kom-E) enthält eine Umschreibung des „Reeders“, die von der

bisherigen Definition des § 484 HGB etwas abweicht („... von ihm zum Erwerb durch Seefahrt betriebenen Schiffes ...“), ohne dass inhaltliche Änderungen vorgegeben werden sollen. Nach wie vor wird auf einen gewerblichen Betrieb des Schiffes abgestellt, so dass weiterhin eine Vorschrift von der Art des Art. 7 Abs. 1 EGHGB<sup>7</sup> erforderlich sein wird.

*b) Die adjektivische Haftung des Reeders bzw. Ausrüsters*

- 15 Der Kom-E übernimmt auch in § 480 die traditionelle adjektivische Haftung des Reeders (bzw. Ausrüsters – unten Rn 16), die bislang in § 485 S. 1 HGB geregelt ist. § 480 Kom-E erstreckt die Haftung ausdrücklich auch auf das Verhalten sonstiger im Rahmen des Schiffsbetriebs tätiger Personen. Weggelassen worden ist der Vorbehalt, dass die betreffende Person schuldhaft gehandelt haben muss, so dass der Reeder nach § 480 Kom-E auch haftet, wenn sie einen Tatbestand der Gefährdungshaftung verwirklicht. Vor allem aber fehlt in § 480 Kom-E die Regelung des § 485 S. 2 HGB, die klarstellt, dass der Reeder den Ladungsbeteiligten lediglich so weit haftet, wie der Verfrachter ein Verschulden der Schiffsbesatzung zu vertreten hat. Dies hält die Kom-Begr. für überflüssig, weil in § 520 Kom-E eine Haftung des ausführenden Verfrachters eingeführt wird<sup>8</sup> (unten Rn 112–122).

## 2. Der Ausrüster

- 16 Wie im BinSchG auch folgt auf die Umschreibung des Reeders in § 477 Abs. 1 Kom-E eine Definition des Ausrüsters. Die aus § 510 Abs. 1 HGB (und § 2 Abs. 1 BinSchG) geläufige Voraussetzung, dass der Betreffende das Schiff für eigene Rechnung verwenden und es entweder selbst führen oder die Führung einem Kapitän anvertrauen muss, entfällt. Auf diese Merkmale kann in der Tat gut verzichtet werden. Naheliegender Weise sollte die entsprechende Definition in § 2 Abs. 1 BinSchG in gleicher Weise angepasst werden. Die Rechtsfolge des Ausrüster-Tatbestandes bleibt dennoch die gleiche: Nach § 477 Abs. 2 Kom-E wird der Ausrüster im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen. Neu ist die Ergänzung in § 477 Abs. 3 Kom-E, dass sich der Reeder einem Dritten gegenüber auf das Bestehen eines Ausrüster-Verhältnisses nur berufen kann, wenn er Namen und Anschrift des Ausrüsters mitteilt.

## 3. Die Schiffsbesatzung

- 17 Die Umschreibung der Schiffsbesatzung in § 481 HGB findet sich nunmehr in redaktionell etwas geänderter Form in § 478 Kom-E.

## 4. Der Kapitän

- 18 Zurzeit ist das Kapitänsrecht noch in den insgesamt 34 Paragraphen der §§ 511–555 HGB geregelt. Sie entsprechen den Vorstellungen eines Gesetzgebers des 19. Jahrhunderts: der Kapitän wird als selbständiger Vertreter des Reeders vor Ort, der erhebliche eigene Entscheidungskompetenzen hat, gegenüber den Ladungsbeteiligten umfassend in die Pflicht genommen und mit Befugnissen ausgestattet. Dies entspricht angesichts der modernen Kommunikationsmöglichkeiten schon lange nicht mehr den tatsächlichen Verhältnissen. Folgerichtig sieht der Kom-E den Wegfall der allermeisten Bestimmungen des heutigen Kapitänsrechts vor. Lediglich § 479 Kom-E befasst sich noch unmittelbar mit dem Kapitän.

### a) Die Vertretungsbefugnis

§ 479 Abs. 1 Kom-E umschreibt die gesetzliche Vertretungsbefugnis des Kapitäns, ohne, wie bisher, insbesondere danach zu unterscheiden, ob sich das Schiff im Heimathafen befindet oder nicht (§ 526, § 527 HGB). Der Kapitän darf für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vornehmen, die der Betrieb des Schiffes gewöhnlich mit sich bringt (§ 479 Abs. 1 S. 1 Kom-E). Insbesondere ist er nach § 479 Abs. 1 S. 2 Kom-E befugt, Frachtverträge zu schließen, also Stückgut- und Reisefrachtverträge (unten Rn 21–48, 129–141), nicht aber Schiffsüberlassungsverträge wie Schiffsmiet- und Zeitcharterverträge (unten Rn 144–149, 150–176). Ebenso kann der Kapitän für den Reeder gemäß § 479 Abs. 1 S. 2 Kom-E Konnossemente ausstellen; siehe hierzu auch noch § 500 Abs. 1 S. 2, § 502, § 505 Abs. 3 Kom-E (unten Rn 62), § 543 Kom-E (unten Rn 174), § 566 Abs. 1 Kom-E sowie § 601 Kom-E (unten Rn 202–205).

### b) Eintragungen in das Tagebuch

Außerdem übernimmt § 479 Abs. 2 Kom-E die heute in § 520 HGB geregelte Pflicht des Kapitäns, bestimmte Ereignisse im Schiffstagebuch zu vermerken. M. E. ist diese Vorschrift überflüssig. Sie gilt ohnehin nur für Schiffe unter deutscher Flagge. Für diese aber ordnen bereits § 6 Abs. 3 S. 1, § 8 Abs. 1 SchSG,<sup>9</sup> § 13 Abs. 2 Nr. 11 SchSV<sup>10</sup>, § 5 Abs. 2 und B.II Anlage 1 SchSV umfassende Eintragungspflichten an.<sup>11</sup> Einer besonderen privatrechtlichen Eintragungspflicht bedarf es nicht.<sup>12</sup> Viel wichtiger wäre es m. E., den Anspruch aus § 525 HGB auf Erteilung einer Abschrift in das neue Recht zu übernehmen.

## III. Der Stückgutfrachtvertrag

Mit dem Stückgutfrachtvertrag befassen sich die §§ 481–497 Kom-E. Die Verjährung von Ansprüchen unterliegt den § 588 Nr. 1, § 590 Abs. 1 Nr. 1, §§ 591–593 Kom-E (unten Rn 186–199). Von den §§ 481–497 Kom-E kann grundsätzlich ohne Beschränkungen auch in vorformulierten Vertragsbedingungen abgewichen werden (oben Rn 11–12). Dies gilt nach § 523 Kom-E nicht für die Haftung des Verfrachters für Ladungs- und Verspätungsschäden (§§ 510–522 Kom-E – unten Rn 93–128). Auch die Verjährung von Ansprüchen kann nicht in vorformulierten Vertragsbedingungen erleichtert oder erschwert werden (siehe § 592 Kom-E – unten Rn 196).

### 1. Vorbemerkungen

#### a) Stückgutfrachtvertrag und Seefrachtvertrag

Innerhalb der Regelungen über die Güterbeförderungsverträge (§§ 481–531) steht im Kom-E der Stückgutfrachtvertrag (§§ 481–523) an erster Stelle. Merkwürdigerweise taucht der Begriff „Stückgutfrachtvertrag“ aber nur in der Überschrift des Ersten Titels sowie noch in § 590 Abs. 1 Nr. 1 S. 1, § 592 Kom-E auf, während im Übrigen vom „Seefrachtvertrag“ die Rede ist; siehe nur § 481 Abs. 1, § 487 Abs. 1 S. 1, § 488 Abs. 1, § 493 Abs. 1 S. 1 und 2, § 495 Abs. 1 S. 1, § 498 Abs. 1 S. 1 und Abs. 2 S. 2, § 509

<sup>9</sup> Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. 1998 I S. 2860), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 6. August 2005 (BGBl. 2005 I S. 2288); Anlage neu gefasst durch Verordnung vom 17. Oktober 2005 (BGBl. 2005 I S. 2985), zuletzt geändert durch Art. 3 der Verordnung vom 27. August 2007 (BGBl. 2007 I S. 2193).

<sup>10</sup> Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. 1998 I S. 3013, 3023), zuletzt durch Art. 3 § 18 der Verordnung vom 19. Dezember 2008 (BGBl. 2008 I S. 2868, 2886).

<sup>11</sup> Siehe auch die Bekanntmachung der See-Berufsgenossenschaft der Tatbestände, die auf Grund besonderer Rechtsvorschriften in das Seetagebuch einzutragen sind, vom 1. Januar 2006 (VkB. 2006, 451); siehe B.II.7. der Anlage 1 zu § 5 Abs. 2 SchSV in Verbindung mit § 6 Abs. 2 SchSG.

<sup>12</sup> Anders Kom-Begr. S. 91 (oben).

<sup>7</sup> Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 (RGBl. 1897 S. 437), zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. 2009 I S. 2509).

<sup>8</sup> Kom-Begr. S. 92.

Abs. 2 S. 1, § 511 Abs. 3, § 517 Abs. 1, § 518, § 519 Abs. 1, § 520 Abs. 2 S. 1 sowie § 524 Kom-E. Hier sollte eine einheitliche Sprachregelung gefunden werden.

b) Die §§ 407 ff. HGB als Vorbild

- 23 Die Vorschriften der §§ 481–497 Kom-E über den Stückgutfrachtvertrag orientieren sich eng an den entsprechenden Bestimmungen der §§ 407 ff. HGB über den Frachtvertrag. Die Bestimmungen des Landfrachtrechts werden zum Teil wörtlich übernommen. Ebenso folgen die §§ 481–497 Kom-E der Systematik und der Reihenfolge der §§ 407 ff. HGB. Gleichwohl bestehen Abweichungen im Detail. Die Sachverständigengruppe hat zu Recht davon abgesehen, eine Pauschalverweisung auf die §§ 407 ff. HGB vorzusehen und lediglich die Abweichungen zu regeln. Zwar werden diese jetzt nicht mehr auf den ersten Blick deutlich. Dies ist allerdings für den Rechtsanwender in der Regel ohnehin ohne Bedeutung. Entscheidend ist, dass die Lesbarkeit und Verständlichkeit der §§ 481–497 Kom-E deutlich erhöht wird.

2. Die beteiligten Personen

a) Verfrachter; Befrachter; Empfänger

- 24 Der Verfrachter übernimmt die Beförderung und Ablieferung des Gutes (§ 481 Abs. 1 Kom-E), während der Befrachter als sein Auftraggeber die Fracht sowie ggf. die Erstattung von Aufwendungen für das Gut sowie eine zusätzliche angemessene Vergütung schuldet (§ 481 Abs. 1, § 492 Kom-E). Der Empfänger ist der aus dem Frachtvertrag begünstigte Dritte (§§ 328 ff. BGB), dem von Gesetzes wegen insbesondere der Anspruch auf Ablieferung des Gutes zugewandt wird (§ 493 Abs. 1 S. 1 Kom-E).

b) Der Ablader und sonstige Dritte

- 25 Auch im Kom-E findet sich die Figur des Abladers; siehe § 485 Abs. 4, § 487 Abs. 3, § 498 Abs. 1 und 2, § 499 Abs. 2 S. 2 und 3, § 501 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2, § 511 Abs. 1 Nr. 3, § 518 Nr. 2 Kom-E. Er muss ggf. die Zustimmung zur Verladung des Gutes an Deck erteilen (§ 485 Abs. 4, § 518 Nr. 2 Kom-E – unten Rn 37, 104), er haftet dem Verfrachter (neben dem Befrachter) im Falle von Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit von Angaben zu dem Gut (§ 487 Abs. 3 Kom-E – unten Rn 40) und ihm steht der Anspruch auf Ausstellung des Konnossements zu (§ 498 Abs. 1 S. 1 Kom-E – unten Rn 56–57).
- 26 Neu ist die Umschreibung des Abladers in § 498 Abs. 1 S. 2 Kom-E.<sup>13</sup> Im heute geltenden Recht wird als Ablader derjenige angesehen, der dem Verfrachter die Güter zur Beförderung übergibt. Auch § 498 Abs. 1 S. 2 Kom-E knüpft hieran an, macht aber einen zusätzlichen Vorbehalt: der Betreffende muss vom Befrachter zur Eintragung als Ablader in das Konnossement benannt sein; ist ein Ablader nicht benannt, gilt der Befrachter als Ablader. Soll also ein Konnossement ausgestellt werden und wird ein Ablader nicht benannt, übernimmt der Befrachter diese Rechtsstellung. Soll ein Konnossement nicht ausgestellt werden, gibt es von vornherein keinen Ablader, auch nicht in der Person des Befrachters. Das gleiche gilt, wenn derjenige, der vom Befrachter als Ablader zur Eintragung in das Konnossement benannt ist, das Gut nicht auch dem Verfrachter übergibt.
- 27 Daneben gibt es in § 485 Abs. 1 S. 2 Kom-E „... denjenigen, der das Gut ablädt ...“. Er hat Anspruch auf ein schriftliches Empfangsbekanntnis. Gemeint ist offenbar wiederum derjenige, der dem Verfrachter die Güter zur Beförderung übergibt, ohne dass es hier aber auf das Konnossement ankommt.<sup>14</sup> Eine solche Regelung ist überflüssig.

Der Verfrachter ist ohnehin normalerweise Empfänger unter dem Frachtvertrag, aufgrund dessen „derjenige, der das Gut ablädt“, das Gut zum Verfrachter transportiert. Als Empfänger muss der Verfrachter aber schon nach § 368 BGB eine Quittung erteilen.

Schließlich beziehen sich § 482 Abs. 2, § 483 Abs. 1 Kom-E auf einen „... vom Befrachter benannten Dritten ...“, der „... dem Verfrachter im eigenen Namen das Gut zur Beförderung übergibt ...“. Dieser Dritte muss dem Verfrachter bestimmte Angaben zum Gut machen (§ 482 Abs. 1, § 483 Abs. 1 Kom-E – unten Rn 32) und für die Vollständigkeit und Richtigkeit dieser Angaben einstehen (§ 487 Abs. 2 Kom-E – unten Rn 40). Die Umschreibung des Dritten in § 482 Abs. 2, § 483 Abs. 1 Kom-E entspricht nahezu der des Abladers in § 498 Abs. 1 S. 2 Kom-E (oben Rn 26), abgesehen davon, dass die Benennung des Dritten nicht im Hinblick auf dessen Eintragung im Konnossement erfolgt. Andererseits schadet dies nicht, so dass der Ablader als Dritter im Sinne der § 482 Abs. 2, § 483 Abs. 1 Kom-E in Betracht kommt.<sup>15</sup> Darüber hinaus muss der Dritte „... im eigenen Namen ...“ (§ 482 Abs. 2 Kom-E) bzw. „... als Vertreter des Befrachters ...“<sup>16</sup> handeln. Dieses Merkmal ist verfehlt, weil die Übergabe des Gutes einen tatsächlichen Vorgang und weder eine Willenserklärung noch eine geschäftsähnliche Handlung darstellt. Abgesehen von alldem ist derjenige, der das Gut dem Verfrachter übergibt, immer eine Hilfsperson des Befrachters bei der Erfüllung seiner Obliegenheit, die Abladung zu bewirken (§ 485 Abs. 1 Kom-E).

Dass der Kom-E es für erforderlich hält, drei verschiedene Spielarten des Abladers zu regeln, zeigt deutlich, dass die Rechtsfigur des Abladers nach wie vor schwierig zu erfassen ist. M. E. sollte die Gelegenheit genutzt und der Ablader gänzlich aus dem deutschen Seehandelsrecht entfernt werden. Er ist durchaus nicht unverzichtbar, wie die Kom-Begr. meint.<sup>17</sup> Viele andere Rechtsordnungen kommen ohne ihn aus. Das Kaufrecht braucht keine Hilfestellung des Frachtrechts, um einen FOB-Kauf abzuwickeln. Der FOB-Käufer ist verpflichtet, dem Verkäufer das Konnossement zu verschaffen. Hierzu bedient sich der Verkäufer (und Befrachter) des Verfrachters, der als seine, des Verkäufers/ Befrachters Hilfsperson tätig wird. Der Verkäufer muss seine Lieferpflicht nur Zug-um-Zug gegen Ausstellung des Konnossements erfüllen und ist dadurch hinreichend geschützt.

Wenn die Rechtsfigur des Abladers beibehalten werden soll, dann sollte jedenfalls auf die Vorbehalte der Benennung durch den Befrachter (§ 482 Abs. 2, § 498 Abs. 1 S. 2 Kom-E) bzw. auf die Übergabe im eigenen Namen (§ 482 Abs. 2 Kom-E) verzichtet und wie bisher (und in § 485 Abs. 1 S. 2 Kom-E – oben Rn 27) nur noch auf die Übergabe der Güter zur Beförderung abgestellt werden.

3. Beförderung und Ablieferung

Die einleitende Vorschrift des § 481 Kom-E entspricht der des § 407 HGB. Der Verfrachter ist verpflichtet, das Gut mit einem Schiff (das ein Binnen- oder Seeschiff<sup>18</sup> sein kann)<sup>19</sup> über See<sup>20</sup> zu befördern und an den Empfänger abzuliefern (§ 481 Abs. 1 Kom-E). Soll die Beförderung sowohl über Binnen- als auch über Seegewässer durchgeführt

<sup>15</sup> Kom-Begr. S. 95.

<sup>16</sup> Kom-Begr. S. 95.

<sup>17</sup> Kom-Begr. S. 113.

<sup>18</sup> Zur Abgrenzung siehe *Ramming* (Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsfrachtrecht, 2009) Rn 12–13.

<sup>19</sup> Siehe Kom-Begr. S. 93 f.

<sup>20</sup> Zur Abgrenzung von Binnen- und Seegewässern siehe *Ramming* (Fn 18) 14–18.

<sup>13</sup> Siehe Kom-Begr. S. 113 f.

<sup>14</sup> Die Kom-Begr. S. 97 bezeichnet auch diesen als „Ablader“.

werden, was beim Anlaufen eines Hafens immer der Fall ist, gilt § 450 HGB.<sup>21</sup> Zum persönlichen Geltungsbereich siehe § 481 Abs. 3 Kom-E, der dem § 407 Abs. 3 HGB entspricht und die §§ 481 ff. Kom-E bereits zur Anwendung bringt, wenn die Beförderung zum Betrieb (irgend) eines gewerblichen Unternehmens gehört (ohne dass es sich um das Handelsgewerbe des Unternehmers handeln muss, siehe § 343 HGB).

#### 4. Die Durchführung der Beförderung

##### a) Angaben zum Gut; Gefahrgut

- 32 § 482 Abs. 1 Kom-E gibt dem Befrachter auf, bestimmte Angaben zum Gut zu machen. Im Falle von Gefahrgut gilt die Regelung des § 483 Abs. 1 Kom-E (§ 410 Abs. 1 HGB). Außerdem hat der Verfrachter die besonderen Befugnisse nach § 483 Abs. 2 Kom-E (§ 410 Abs. 2 HGB). Zur Rechtsstellung des Dritten nach § 482 Abs. 2, § 483 Abs. 1 Kom-E siehe oben Rn 28, zur Haftung des Befrachters bzw. des Dritten unten Rn 40.

##### b) Verpackung und Kennzeichnung

- 33 Der Kom-E übernimmt in § 484 die Regelungen des § 411 HGB über die Verpackung und Kennzeichnung des Gutes.

##### c) Ab-, Ver-, Um-, Entladen

- 34 Der Befrachter hat nach § 485 Abs. 1 S. 1 Kom-E die Abladung des Gutes zu bewirken. Es handelt sich nicht um eine Leistungspflicht, sondern um eine Obliegenheit des Befrachters in Form einer notwendigen Mitwirkungshandlung (siehe § 642, § 643 BGB). Der Verfrachter muss nach § 485 Abs. 1 S. 2 und 3 Kom-E eine Quittung erteilen (oben Rn 27). Zu den Folgen einer Verletzung der Ablade-Obliegenheit siehe § 489 Kom-E (unten Rn 42).

- 35 § 485 Abs. 2 Kom-E gibt dem Verfrachter auf, das Gut zu laden, zu stauen, zu befestigen (zu verladen) und zu löschen. Dies entspricht § 412 Abs. 1 HGB, mit der Abweichung, dass die genannten Tätigkeiten Sache des Verfrachters (und nicht des Absenders bzw. Befrachters) sind. Umgekehrt ergibt sich aus § 485 Abs. 2 Kom-E, dass die Abladung im Sinne des Abs. 1 (zuvor Rn 34) die Heranschaffung des Gutes bis an das Schiff umfasst.

- 36 Abweichend von der bisherigen Regelung in § 565 HGB erlaubt § 485 Abs. 3 Kom-E dem Verfrachter die Umladung des Gutes. Dies kann so nicht stehen bleiben. Bei normalem Stückgut würden die Anforderungen an die Verpackung des Gutes erheblich und in einem nicht vorhersehbaren Maße erhöht, wenn der Verfrachter das Gut beliebig oft umladen dürfte. Die Bestimmung des § 485 Abs. 3 Kom-E sollte daher auf Container beschränkt werden.

- 37 Wie bisher (§ 566 Abs. 1 HGB) darf das Gut nicht ohne Zustimmung des Befrachters auf Deck verladen werden (§ 485 Abs. 4 S. 1 Kom-E). Wird ein Konnossement ausgestellt, ist die Zustimmung des Abladers erforderlich (§ 485 Abs. 4 S. 2 Kom-E – oben Rn 26). Das Verbot der Decksverladung gilt nicht für „Container“ (§ 485 Abs. 4 S. 3 Kom-E). M. E. müsste diese Regelung auf geschlossene Container beschränkt werden. Auch kann sich eine Pflicht des Verfrachters, gleichwohl für eine Beförderung unter Deck zu sorgen, aus seiner Pflicht zur Ladungsfürsorge ergeben, wenn der Container im Einzelfall für eine Beförderung an Deck nicht geeignet ist. Im Falle einer unzulässigen Decksverladung droht nach § 518 Nr. 2 Kom-E der Wegfall aller Haftungsbefreiungen und -begrenzungen (unten Rn 104).

##### d) Begleitpapiere

Anstelle des bisherigen § 591 HGB übernimmt § 486 Abs. 1 Kom-E mit Abweichungen die Regelung des § 413 Abs. 1 HGB. Der Befrachter muss dem Verfrachter die für die amtliche Behandlung des Gutes erforderlichen Urkunden zur Verfügung stellen und Auskünfte erteilen. In Anlehnung an § 413 Abs. 2 HGB regelt § 486 Abs. 2 Kom-E eine beschränkte, verschuldensabhängige Haftung des Verfrachters. Diese Bestimmung ist nicht AGB-fest (oben Rn 11–12).

#### 5. Fracht, Kosten, zusätzliche Vergütung

Der Befrachter schuldet in erster Linie die Fracht (§ 481 Abs. 2 Kom-E). Nähere Regelungen zu den diesbezüglichen Pflichten des Befrachters enthält § 492 Kom-E, der § 420 HGB nachgebildet ist, teils aber auch darüber hinausgeht. Zum Frachtanspruch siehe § 492 Abs. 1 S. 1, Abs. 2, Abs. 3 und Abs. 5 Kom-E, zum Anspruch auf Ersatz von Aufwendungen § 492 Abs. 1 S. 2 Kom-E und zum Anspruch auf zusätzlich Vergütung § 492 Abs. 4 Kom-E.

#### 6. Die Haftung des Befrachters bzw. Abladers

Die besondere frachtrechtliche Haftung des Befrachters bzw. Abladers ist heute in den §§ 563–564b HGB, die des Absenders in § 414 HGB geregelt. Der Kom-E trifft in § 487 neue und eigenständige Regelungen. Abs. 1 beginnt mit einem allgemeinen Tatbestand: der Befrachter haftet verschuldensabhängig und ohne Beschränkungen für die Verletzung von Pflichten aus dem Seefrachtvertrag (oben Rn 22). Auf eine solche Bestimmung kann m. E. gut verzichtet werden, denn das Gleiche ergibt sich bereits aus § 280 Abs. 1 BGB. Weiter begründet § 487 Abs. 2 Kom-E eine ebenfalls verschuldensabhängige und unbeschränkte Einstandspflicht des in § 482 Abs. 2 Kom-E genannten Dritten (oben Rn 28) für eine Verletzung seiner Pflichten aus § 482, § 483 Abs. 1 Kom-E (oben Rn 32). Schließlich haften der Befrachter und der Ablader (oben Rn 26) nach § 487 Abs. 3 Kom-E, auch wenn sie kein Verschulden trifft, im Falle der Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit ihrer in das Konnossement aufgenommenen Angaben dem Verfrachter auf Schaden- und Aufwendungsersatz (siehe 563 HGB). Von all diesen Bestimmungen kann grundsätzlich ohne Beschränkungen auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen abgewichen werden (oben Rn 11–12).

#### 7. Die jederzeitige Kündigung

Nach § 488 Kom-E kann der Befrachter den Frachtvertrag jederzeit gegen Zahlung der vereinbarten Fracht abzüglich ersparter Aufwendungen oder Fautfracht kündigen. Die Regelung orientiert sich an § 415 HGB und ersetzt die §§ 580 ff. HGB.

#### 8. Die Nicht-Abladung des Gutes

§ 489 Kom-E (§ 417 HGB) knüpft an den § 485 Abs. 1 S. 1 Kom-E an (oben Rn 34) und regelt, welche Befugnisse der Verfrachter im Falle der nicht, nicht vollständigen bzw. verspäteten Abladung der Güter hat. Maßgeblich für die Rechte des Verfrachters ist die nach § 489 Abs. 1 S. 2 Kom-E zu setzende Frist. Bemerkenswert ist die sehr sachgerechte Übernahme der Bestimmungen des § 323 Abs. 2 BGB über die Entbehrlichkeit der Fristsetzung durch § 489 Abs. 4 Kom-E.

#### 9. Die Weisungsbefugnis

Bislang fehlte es im Seefrachtrecht an ausdrücklichen Regelungen über die Weisungsbefugnis des Befrachters bzw. des Empfängers. § 490 Kom-E übernimmt nunmehr mit Abweichungen die Regelungen des § 418 HGB. Grundsätzlich steht die Weisungsbefugnis zunächst dem Befrachter zu (§ 490 Abs. 1 S. 1 Kom-E). Sie geht nach Ankunft des

<sup>21</sup> Kom-Begr. S. 94.

Gutes am Löschplatz auf den Empfänger über (§ 490 Abs. 2 S. 1 Kom-E). Ist ein Konnossement ausgestellt (unten Rn 58–59), ist ausschließlich der hieraus Berechtigte weisungsbefugt (§ 507 Abs. 2 S. 1 Kom-E<sup>22</sup> – unten Rn 70–71). Der Seefrachtbrief kann als Sperrpapier ausgestaltet werden (§ 490 Abs. 4 Kom-E). In diesem Falle unterliegt der Verfrachter der besonderen Haftung nach § 490 Abs. 6 Kom-E. Von dieser Bestimmung kann ohne Beschränkungen auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen abgewichen werden (dazu oben Rn 11–12).

#### 10. Beförderungs- und Ablieferungshindernisse

- 44 Gegenstand des neuen § 491 Kom-E ist die Bewältigung von Beförderungs- und Ablieferungshindernissen, die bislang im HGB kaum zufriedenstellend geregelt sind. Die Vorschrift orientiert sich hier eng an § 419 HGB.

#### 11. Die Rechtsstellung des Empfängers

- 45 Die heute geltenden Bestimmungen des § 614 HGB regeln die Rechtsstellung des Empfängers nur unzureichend. An ihre Stelle soll § 493 Kom-E treten, der weitgehend den Vorschriften des § 421 HGB entspricht. Der Anspruch des Empfängers auf Ablieferung des Gutes entsteht (erst) mit Ankunft des Schiffes am Löschplatz (§ 493 Abs. 1 S. 1 Kom-E). Zu diesem Zeitpunkt erwirbt er auch die Weisungsbefugnis (§ 490 Abs. 2 S. 1 Kom-E). Auffällig ist, dass § 493 Abs. 1 S. 1 Kom-E von der Ankunft „des Schiffes“ am Löschplatz spricht, § 490 Abs. 2 S. 1 Kom-E aber von der Ankunft „des Gutes“. Hier sollte eine einheitliche Formulierung gewählt werden. Sowohl der Empfänger als auch der Befrachter können gegen den Verfrachter die Ansprüche nach §§ 510 ff. Kom-E wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes oder Überschreitung der Lieferfrist geltend machen (§ 493 Abs. 1 S. 2 Kom-E). Beide sind zur Drittschadensliquidation befugt (§ 493 Abs. 1 S. 3 Kom-E).
- 46 Ist der Empfänger aus einem Konnossement berechtigt, ist allein er weisungsbefugt (§ 507 Abs. 2 S. 1, § 490 Abs. 1 S. 1 Kom-E). Ebenso sollte auch nur er zur Geltendmachung der Ansprüche nach §§ 510 ff. Kom-E wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes oder Überschreitung der Lieferfrist berechtigt sein. Der Verkehrsschutz des Konnossemments würde beeinträchtigt, wenn der Befrachter zur Verfolgung dieser Ansprüche berechtigt bliebe und dem aus dem Konnossement Berechtigten womöglich zuvorkäme. Entsprechend müsste – wohl in § 507 Kom-E – geregelt werden, dass § 493 Abs. 1 S. 2 Hs. 2 Kom-E nicht gilt, wenn ein Konnossement ausgestellt ist.
- 47 Der Empfänger haftet dem Verfrachter nach Maßgabe des § 493 Abs. 2 und 3 Kom-E (§ 421 Abs. 2 und 3 HGB) für die Fracht und eine ggf. angefallene zusätzliche Vergütung gemäß § 492 Abs. 4 Kom-E (oben Rn 39). Abweichend von § 625 HGB bleibt nach § 493 Abs. 4 Kom-E der Befrachter auch nach der Ablieferung des Gutes zur Zahlung verpflichtet. Ganz richtig stellt § 493 Abs. 2 S. 1 und Abs. 3 Kom-E der Geltendmachung des Ablieferungsanspruchs durch den Empfänger bereits die „Erteilung einer Weisung“ nach § 490 Abs. 2 S. 2 Kom-E gleich. Allerdings ist in dieser Vorschrift nur von der „Verfügungsbefugnis“ des Empfängers die Rede. Besser wäre daher in § 493 Abs. 2 S. 1 und Abs. 3 Kom-E zu formulieren: „Der Empfänger, der ... von seiner Verfügungsbefugnis nach § 490 Absatz 2 Satz 2 Gebrauch macht ...“.

#### 12. Das Pfandrecht

- 48 Schließlich übernimmt der Entwurf die Bestimmungen der §§ 441–443 HGB über das Pfandrecht des Frachtführers

an dem Gut, über die Pflichten des nachfolgenden Frachtführers sowie über den Rang mehrerer Pfandrechte in die §§ 495–497 Kom-E. Abweichend von § 442 Abs. 2 HGB ist in § 496 Abs. 2 Kom-E nicht vom „nachgehenden“, sondern vom „nachfolgenden“ Verfrachter die Rede.<sup>23</sup>

#### IV. Das Konnossement

Im Anschluss an den Stückgutfrachtvertrag regeln die §§ 498–508 Kom-E das Konnossement. Ergänzend gelten die § 588 Nr. 1, § 590 Abs. 1 Nr. 1, §§ 591–593 Kom-E (unten Rn 186–199) für die Verjährung von Ansprüchen aus dem Konnossement. Die §§ 498–508 Kom-E gestalten das Konnossemmentsrecht vollkommen neu. Die aus meiner Sicht mutigste Änderung ist, dass abweichend von § 647 HGB das Namens-(Rekta-)Konnossement in den Mittelpunkt gestellt wird (unten Rn 60, 70, 80), was schon lange den praktischen Gegebenheiten entspricht.<sup>24</sup> Bemerkenswert ist auch, dass sich der Kom-E von den liebgewonnenen, aber wenig ergebnisreichen § 656 Abs. 1 und 4 HGB (§ 444 Abs. 3 S. 1 und Abs. 4 HGB) trennt.<sup>25</sup>

##### 1. Die Stellung der §§ 498–508 Kom-E

Wie schon das bisherige Recht (§§ 642 ff. HGB) enthält auch der Kom-E in §§ 498–508 ausführliche Bestimmungen über das Konnossement. Sie finden sich in einem Untertitel „Dokumente“ des Ersten Titels über den Stückgutfrachtvertrag. Systematisch ist dies nicht richtig, weil das Konnossement nach deutschem Rechtsverständnis gerade ein selbständiges und vom Frachtvertrag unabhängiges Rechtsverhältnis begründet. Es betrifft nur den Anspruch des Konnossemments-Berechtigten auf Ablieferung des Gutes (siehe aber auch unten Rn 54), ergänzende Schadenersatzansprüche im Falle von Ladungsschäden und die Überschreitung der Lieferfrist, die Einwendungen des Verfrachters gegen diese Ansprüche sowie wechselseitige Schutz- und Rücksichtnahmepflichten (§ 241 Abs. 2 BGB). Darüber hinaus werden Konnossemente auch im Rahmen von Reise- und Zeitchartern vom Verfrachter bzw. vom Zeitvercharterer (unten Rn 174) ausgestellt.

Dem hätte es entsprochen, das Konnossemments-Rechtsverhältnis gleichrangig neben dem Stückgutfrachtvertrag, dem Reisefrachtvertrag und der Zeitcharter (wenn das Schiff zum Zwecke der Güterbeförderung überlassen ist – unten Rn 169–176) in einem eigenen Abschnitt zu regeln, etwa in einem selbständigen Dritten Titel (nach § 531 Kom-E) oder einem selbständigen Vierten Abschnitt (nach § 551 Kom-E).

##### 2. Grundlagen

Die zentralen Bestimmungen zu Wesen und Rechtsnatur des Konnossemments finden sich etwas versteckt in § 499 Abs. 1 S. 2 Kom-E. Solche Vorschriften gab es bisher im deutschen Recht nicht. Es wird zunächst die Quittungsfunktion des Konnossemments bestätigt. Außerdem, so heißt es weiter, verpflichtet sich der Verfrachter, das Gut zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Berechtigten abzuliefern. Die Ablieferung erfolgt gegen Vorlage des Konnossemments; dies ist für dessen Eigenschaft als Wertpapier maßgeblich, wird aber nochmals in § 508 Abs. 1 Kom-E angesprochen. Und schließlich ist das Gut an denjenigen abzuliefern, der das Konnossement vorlegt und aus dem Konnossement berechtigt ist. Diese Regelungen sind mit „Bord- und Übernahmekonnossement“ unzutreffend überschrieben und gehören besser in eine eigene einleitende Vorschrift vor den § 498 Kom-E.

<sup>23</sup> Siehe *Ramming* TranspR 2006, 235, 237 (unter 7.).

<sup>24</sup> Anders noch *Rabe* (Seehandelsrecht, 4. Auflage 2000) Rn 2 zu § 647.

<sup>25</sup> Siehe Kom-Begr. S. 113 (oben).

<sup>22</sup> Die Kom-Begr. S. 104 (unten) verweist unzutreffend auf § 504 Abs. 2 S. 1 Kom-E.

53 § 499 Abs. 2 S. 2 Kom-E ist im Sinne eines einseitigen schuldrechtlichen Rechtsgeschäfts gefasst: der Verfrachter verpflichtet sich durch das Konnossement, das Gut zu befördern (dazu sogleich Rn 54) und abzuliefern. Zunächst eine Formalität: wieso heißt es nicht „Durch das Konnossement ... wird der Verfrachter verpflichtet ...“, wie etwas unelegant, aber durchgängig in § 481 Abs. 1, § 534 Abs. 1, § 537 Abs. 1 Kom-E sowie noch in § 407 Abs. 1, § 453 Abs. 1, § 467 Abs. 1 HGB formuliert wird? Vor allem aber wird die eingangs genannte Wendung in § 499 Abs. 2 S. 2 Kom-E dem Wesen des Konnossements, wie es traditionell verstanden wird, nicht gerecht. Das Konnossement ist nicht nur eine schriftliche einseitige Willenserklärung oder ein im Papier festgeschriebener Anspruch. Vielmehr verbrieft das Konnossement den Anspruch gegen den Verfrachter; es ist ein Wertpapier, der Anspruch wird verkörpert und durch das Papier in vielerlei Hinsicht zu einer beweglichen Sache. Dieser Gedanke kommt in § 499 Abs. 1 S. 2 Kom-E überhaupt nicht zum Ausdruck.

54 Ich meine auch, dass ein Konnossement nach dem bisherigen Verständnis ausschließlich einen selbständigen Anspruch auf Ablieferung des Gutes (im Bestimmungshafen) verbrieft, nicht aber auch einen solchen auf Beförderung, wie § 499 Abs. 1 S. 2 Kom-E bestimmt. Dem Konnossements-Berechtigten kommt es nur auf diesen Anspruch an. Nur der Ablieferungsanspruch macht das Konnossement werthaltig. Vor allem sagt auch § 444 Abs. 1 S. 1 HGB dies ausdrücklich. Ebenso ist § 481 Abs. 1 Kom-E (sowie § 407 Abs. 1 HGB) zu entnehmen, dass sich die Empfänger-Bezogenheit des Frachtvertrages auf die Ablieferung beschränkt. Schuldet der Verfrachter unter dem Konnossement die Beförderung und die Auslieferung, wäre es nichts weiter als ein (weiterer) Frachtvertrag, geschlossen zwischen dem Verfrachter und dem Konnossements-Berechtigten, und das Konnossement so etwas wie ein Seefrachtbrief mit Sperrvermerk (siehe § 490 Abs. 4 Kom-E).

55 All dies sind fundamentale Fragen des Konnossements in seiner Funktion als Wertpapier. Nicht zu Unrecht hat der Gesetzgeber sie bislang nicht zu regeln versucht. Dabei bleibt es besser auch. M. E. sollte § 499 Abs. 1 S. 2 Kom-E vollständig gestrichen werden.

### 3. Ausstellung und Inhalt des Konnossements

#### 56 a) Der Anspruch auf Ausstellung des Konnossements

Abweichend von § 642 Abs. 1 HGB ist der Verfrachter nach § 498 Abs. 1 S. 1 Kom-E nicht von Gesetzes wegen verpflichtet, ein Konnossement auszustellen. Vielmehr bedarf dies einer Vereinbarung im Seefrachtvertrag, also dem Stückgutfrachtvertrag (oben Rn 21–48) oder dem Reise- frachtvertrag (unten Rn 129–141). Das Konnossement ist dem Ablader auszustellen (oben Rn 26). Die Vereinbarung über die Ausstellung des Konnossements im Seefrachtvertrag ist daher ein Vertrag zugunsten des (Dritt-)Abladers (§§ 328 ff. BGB).

57 Der Ablader kann die Ausstellung des Konnossements verlangen, wenn der Verfrachter das Gut zur Beförderung übernommen hat (siehe § 499 Abs. 1 S. 1 Kom-E). Wie schon bisher § 642 Abs. 1 und Abs. 5 HGB unterscheidet auch der Kom-E in § 499 Abs. 2 das Bord- bzw. das Übernahme-Konnossement, das ggf. auf (erneutes) Verlangen des Abladers mit einem Bordvermerk zu versehen ist.

#### b) Die Ausstellung des Konnossements

58 Unter welchen Voraussetzungen ein Konnossement ausgestellt ist und zwischen dem daraus Berechtigten und dem Verfrachter ein Rechtsverhältnis begründet, ist weder im geltenden Recht noch im Kom-E geregelt. Erforderlich ist zunächst ein wertpapierrechtlicher Begebungsvertrag (siehe

§ 1031 Abs. 4 ZPO) zwischen dem Verfrachter und dem ersten aus dem Konnossement Berechtigten, die ggf. vertreten werden können (§§ 164 ff. BGB). Inhalt des Begebungsvertrages ist nur die Abrede, dass das vom Verfrachter ausgestellte Papier ein Wertpapier sein soll.

Das Konnossement ist *erteilt*, wenn der Verfrachter es aus der Hand gegeben hat. *Ausgestellt* ist es erst, wenn es in den Besitz des ersten aus dem Konnossement Berechtigten gelangt ist. Erst jetzt kann der Berechtigte das Konnossement auch vorlegen (§ 653, § 654 Abs. 1 und 2 HGB), erst jetzt entfaltet das Konnossement gegenüber dem Verfrachter Rechtswirkungen. Häufig fallen die Erteilung und die Ausstellung des Konnossements zusammen. Gerade bei Namens-(Rekta-) sowie bei Konnossementen, die an die Order einer bestimmten Person gestellt sind (§ 647 Abs. 1 S. 1 HGB), kann aber nach der Erteilung einige Zeit bis zur Ausstellung vergehen.

#### c) Die Art des Konnossements

Abweichend von § 647 Abs. 1 HGB ist gemäß § 498 Abs. 2 S. 1 Kom-E nicht mehr das Order-Konnossement, sondern das Namens-(Rekta-)Konnossement der Normalfall. Ein Order-Konnossement wird nach § 498 Abs. 2 S. 2 Kom-E nur ausgestellt, wenn dies im Seefrachtvertrag vereinbart ist und der Ablader dies verlangt. Die Ausstellung eines Inhaber-Konnossements kommt nicht vor und ist im Kom-E nicht geregelt.<sup>26</sup>

#### d) Die Unterzeichnung

Das Konnossement ist gemäß § 500 Abs. 1 S. 1 Hs. 1 Kom-E durch oder für den Verfrachter zu unterzeichnen. Dabei stellt der Hs. 2 der Vorschrift klar, dass die Unterschrift nicht eigenhändig geleistet werden muss, sondern durch Druck oder Stempel nachgebildet werden kann (ebenso § 444 Abs. 1 S. 2 HGB für den Ladeschein). Dies erledigt eine alte Streitfrage des deutschen Konnossementsrechts.

#### e) Die Vertretungsbefugnis

Nach § 500 Abs. 1 S. 2 Kom-E ist der Kapitän (oben Rn 18–20) und jeder andere zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugte von Gesetzes wegen berechtigt, das Konnossement *für den Verfrachter* zu unterzeichnen (§ 642 Abs. 4 HGB), auch wenn dieser mit dem Reeder nicht identisch ist. Gemeint ist der Verfrachter unter dem betreffenden Frachtvertrag, nicht aber ein davon abweichender Verfrachter, wie er aus dem ausgestellten Konnossement ersichtlich ist (hierzu siehe unten Rn 67–69).

#### f) Der Inhalt des Konnossements

§ 501 Kom-E regelt, welchen Inhalt das Konnossement haben soll. Dies entspricht einerseits § 643 HGB und andererseits § 444 Abs. 1 S. 1, § 408 Abs. 1 S. 1 HGB über den Ladeschein. Genannt werden in § 501 Abs. 1 Kom-E der Ort und der Tag der Ausstellung (Nr. 1); Name und Anschrift des Abladers (oben Rn 26) (Nr. 2); Name des Schiffes (Nr. 3); Name und Anschrift des Verfrachters (Nr. 4); Abladungshafen und Bestimmungsort (Nr. 5); Name und Anschrift des Empfängers und eine *notify address* (Nr. 6); die Art des Gutes und dessen äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit (Nr. 7 und Abs. 2 sowie § 503 Kom-E – unten Rn 72–73); Maß, Zahl *oder* – nicht: und – Gewicht des Gutes und dauerhafte und lesbare Merkzeichen (Nr. 8 und Abs. 2 sowie § 503 Kom-E – unten Rn 72–73); Fracht, Kosten, Zahlungsvermerk (Nr. 9); und die Zahl der Ausfertigungen (Nr. 10). Die Angaben nach § 501 Abs. 1 Nr. 7 und 8 Kom-E sind nach Abs. 2 auf Verlangen des Abladers so in

<sup>26</sup> Kom-Begr. S. 114.

das Konnossement aufzunehmen, wie er sie vor der Übernahme des Gutes in Textform (§ 126b BGB) mitgeteilt hat.

- 64 Manche dieser Angaben sind für das Konnossement schlechthin konstitutiv, etwa der Name des Verfrachters und ggf. des Empfängers, der Bestimmungsort und Angaben zur Identifikation des Gutes, auf andere kann verzichtet werden. Nicht mit in den Katalog des § 501 Abs. 1 Kom-E aufgenommen wurden der Name des Kapitäns (§ 643 Nr. 2 HGB), die Staatszugehörigkeit des Schiffes (Nr. 3) sowie der Ort, an dem weitere Order einzuholen ist (Nr. 7). Die Kom-Begr. (S. 116) nennt noch die äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit der Güter (§ 643 Nr. 8 HGB a.E.), die sich aber in § 501 Abs. 1 Nr. 7 Kom-E findet.

*g) Der Ausschluss von Verweisungen*

- 65 Einigermäßen spektakulär ist die neue Regelung des § 504 Abs. 1 S. 2 Kom-E. Eine bloße Bezugnahme im Konnossement auf „eine Vereinbarung“, die nicht auf dem Konnossement selbst wiedergegeben ist, wird nicht Inhalt des Konnossements. Gemeint sind sicherlich nicht lediglich auf einem Rechtsgeschäft mit und zwischen Dritten beruhende Vereinbarungen, sondern außerdem beliebige weitere Regelwerke. Das Verbot des § 504 Abs. 1 S. 2 Kom-E würde das Ende der Charter-Konnossemente bedeuten, deren wesentlicher weiterer Inhalt darin besteht, auf die Bedingungen einer Charter zu verweisen. Abgesehen davon steht § 504 Abs. 1 S. 2 Kom-E im direkten Widerspruch zu § 1031 Abs. 4 ZPO, der im Hinblick auf eine Schiedsvereinbarung, die in einer Charter enthalten ist, eine Bezugnahme gerade erlaubt, wenn sie ausdrücklich erfolgt. M. E. täte der Gesetzgeber besser daran, die Regelung des § 504 Abs. 1 S. 2 Kom-E ersatzlos zu streichen. Jedenfalls gehört sie systematisch nicht in den § 504 Abs. 1, sondern in den § 501 Kom-E hinein.

*h) Die Anzahl der Originale*

- 66 Nach § 499 Abs. 3 Kom-E (§ 642 Abs. 1 HGB) bestimmt der Ablader über die Anzahl der Original-Konnossemente.

**4. Die Angabe des Verfrachters**

- 67 Aus dem Konnossement verpflichtet ist grundsätzlich diejenige Partei, die als Verfrachter im Konnossement genannt ist. Aus dem Konnossement ergibt sich das mit ihm verbundene Rechtsverhältnis in abschließender Weise. Wird die im Konnossement genannte Partei in Anspruch genommen, kann sie ggf. einwenden, dass sie das Konnossement nicht ausgestellt hat, weil derjenige, der vermeintlich in ihrem Namen gehandelt hat, tatsächlich nicht vertretungsbefugt war. Dieser Sachverhalt ist Grund, Anlass und ständiger Streitpunkt der modifizierten Vertragstheorie des Wertpapierrechts, bei dem insbesondere Rechtsscheingrundsätze herangezogen werden. Ergibt sich, dass der im Konnossement genannte Verfrachter zu Recht einwenden kann, dass das Konnossement durch einen Vertreter ohne Vertretungsmacht gezeichnet wurde, haftet der Vertreter nach Maßgabe des § 179 BGB.
- 68 Diese Grundsätze werden durch § 502 Kom-E modifiziert. Dessen Alt. 1 übernimmt den bisherigen § 644 S. 1 HGB. Gibt der Kapitän oder eine andere Person, die zur Ausstellung eines Konnossements für den Reeder befugt ist (siehe zum Kapitän § 479 Abs. 1 Kom-E – oben Rn 19), im Konnossement den Verfrachter nicht an, gilt der Reeder als Verfrachter. § 179 BGB kommt nicht zur Anwendung.

§ 502 Alt. 2 Kom-E bezieht sich auf die zu § 644 S. 1 HGB ergangene Rechtsprechung.<sup>27</sup> Dem Fehlen einer Angabe des Verfrachters in einem Konnossement, das vom Kapitän oder einer für den Reeder handelnden Person ausgestellt wurde, wird die Situation gleichgestellt, dass in dem Konnossement als Verfrachter eine Person angegeben ist, „... die nicht der Verfrachter ist ...“. Gemeint ist lediglich, dass feststeht, dass die genannte Person tatsächlich nicht der Verfrachter sein soll.

**5. Der aus dem Konnossement Berechtigte**

Wie § 498 Abs. 2 S. 1 Kom-E (oben Rn 60) stellt auch § 507 Abs. 1 Kom-E das Namens-(Rekta-)Konnossement an den Anfang: aus dem Konnossement berechtigt ist derjenige, der im Konnossement als Empfänger genannt ist. Ist es an die Order eines bestimmten Berechtigten gestellt und nicht begeben worden, ist dieser aus dem Konnossement berechtigt. Ist das Order-Konnossement gehandelt worden, ist nach § 507 Abs. 1 Kom-E derjenige berechtigt, der durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausgewiesen ist. Als solche ausgestellte Inhaber-Konnossemente kommen nicht vor (oben Rn 60), allerdings wird ein blanko indossiertes Order-Konnossement zum Inhaber-Papier. Aus einem solchen ist der unmittelbare Besitzer des Konnossements berechtigt.

Dem aus dem Konnossement Berechtigten steht der Anspruch auf Ablieferung des Gutes zu (§ 499 Abs. 1 S. 2, § 507 Abs. 1, § 493 Abs. 1 S. 1 Kom-E, § 648 Abs. 1 HGB – unten Rn 76). Er ist nach Maßgabe des § 507 Abs. 2 S. 1 und 2, § 490 Kom-E zur Erteilung von Weisungen befugt (oben Rn 43). Ebenso ist er Inhaber der Ansprüche aus §§ 510 ff. Kom-E auf Schadenersatz wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes oder Überschreitung der Lieferfrist (§ 493 Abs. 1 S. 2 Hs. 1 Kom-E – oben Rn 45) sowie der Ansprüche aus § 505 Abs. 1, 2 und 4, § 507 Abs. 2 S. 2, § 508 Abs. 3 Kom-E (unten Rn 77–79). Gleichartige Ansprüche oder Rechte des Befrachters aus dem Frachtvertrag (siehe § 493 Abs. 1 S. 2 Hs. 2 Kom-E) oder des Abladers aus dem Abladungs-Verhältnis gegen den Verfrachter werden durch die Befugnisse des Empfängers blockiert.

**6. Die Vermutungswirkung des Konnossements**

§ 503, § 504 Abs. 2 Kom-E regeln die Vermutungswirkung des Konnossements neu und umfassend (siehe § 656 Abs. 2 und 3, § 646, § 643 Nr. 8 HGB). Sie bezieht sich, wie bisher auch, auf die Art des Gutes und dessen äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit sowie auf Maß, Zahl oder – nicht: und – Gewicht des Gutes sowie dauerhafte und lesbare Merkzeichen (§ 503 Abs. 1 S. 1, § 501 Nr. 7 und 8 Kom-E). Neu ist die Regelung des § 503 Abs. 1 S. 2 Kom-E, dass bei Fehlen einer Angabe über die äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit (§ 501 Abs. 1 Nr. 7 Kom-E) die Vermutung besteht, dass der Verfrachter das Gut in äußerlich guter Verfassung und Beschaffenheit übernommen hat (§ 444 Abs. 3 S. 2 Hs. 2, § 409 Abs. 2 S. 1 HGB). Die Vermutungswirkung kann nach § 503 Abs. 2 Kom-E in bestimmten Fällen durch einen im Konnossement eingetragenen, begründeten Vorbehalt ausgeschlossen werden. Von den § 503, § 504 Abs. 2 Kom-E kann in vorformulierten Vertragsbedingungen abgewichen werden (siehe unten Rn 82–83).

Die Vermutungen nach § 503 Kom-E sind grundsätzlich widerleglich (§ 292 ZPO) und nur unter bestimmten Umständen unwiderleglich. Bislang sind die Vermutungen nach § 656 Abs. 2 S. 2 HGB unwiderleglich, wenn das Konnos-

<sup>27</sup> BGHZ 25, 300 = NJW 1957, 1917, 1918 (rechte Spalte oben) „Anten“; BGH NJW 1991, 1420, 1421 (unter e) „Happy Chance“; *Rabe* (Fn 24) Rn 8 zu § 644.



sement einem gutgläubigen Dritten übertragen worden ist; dem ersten Konnossements-Berechtigten, dem das Konnossement unmittelbar ausgestellt worden ist, kommt dies in keinem Falle zugute. Hiervon weicht § 504 Abs. 2 S. 1 Kom-E ab, der bestimmt, dass die Vermutungen des § 503 Kom-E bereits im Verhältnis zu dem im Konnossement benannten (gutgläubigen) Empfänger unwiderleglich sind. Gleiches gilt, wie bisher (§ 656 Abs. 2 S. 2 HGB), nach § 504 Abs. 2 S. 2 Kom-E zugunsten eines gutgläubigen Dritten, der das (Order-)Konnossement durch Indossament erworben hat. Ist der Konnossements-Berechtigte mit dem Befrachter identisch, fehlt es normalerweise an dessen Gutgläubigkeit, so dass die Vermutungen im Verhältnis zu ihm widerleglich bleiben.<sup>28</sup>

### 7. Der Ausschluss von Einwendungen

74 Gegenstand des § 504 Abs. 1 S. 1 Kom-E ist der neu eingeführte, nur auf Konnossemente bezogene wertpapierrechtliche Einwendungsausschluss. Eine entsprechende Bestimmung findet sich heute in § 796 BGB für Inhaber-Papiere (und damit auch für Inhaber-Konnossemente) sowie entsprechend in § 364 Abs. 2 HGB für kaufmännische Order-Papiere, war aber bisher nicht auch in den seehandelsrechtlichen Vorschriften enthalten. § 504 Abs. 1 S. 1 Kom-E würde für alle Konnossemente und damit insbesondere auch für das Namens-(Rekta-)Konnossement (oben Rn 60) gelten. Bei diesen war bislang ein entsprechender Einwendungsausschluss nicht vorgesehen.

75 § 796 BGB und § 364 Abs. 2 HGB nennen neben den Einwendungen, die die Gültigkeit der Erklärung betreffen oder sich aus dem Inhalt der Urkunde ergeben, noch die unmittelbaren Einwendungen. Hierzu gehören etwa Zurückbehaltungsrechte oder die Aufrechnung von Forderungen des Verfrachters gegen den betreffenden Konnossements-Berechtigten aus anderen Geschäften. § 504 Abs. 1 S. 1 Kom-E führt diese unmittelbaren Einwendungen ohne ersichtlichen Grund nicht auf.<sup>29</sup> M. E. ist es geboten, sie mit in den Katalog des § 504 Abs. 1 S. 1 Kom-E aufzunehmen.

### 8. Die Ablieferung des Gutes

76 § 508 Abs. 1 Kom-E (und ebenso schon in § 499 Abs. 1 S. 2 Kom-E – oben Rn 52–54) stellt klar, dass der Verfrachter zur Ablieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Konnossements verpflichtet ist. Nach § 508 Abs. 2 S. 1 Kom-E genügt die Rückgabe auch nur einer Ausfertigung. Ggf. darf der Verfrachter das Gut hinterlegen oder verkaufen lassen (S. 2 und 3). Siehe zu alledem auch § 648 Abs. 2, § 649, § 653 sowie § 445, § 446 HGB.

### 9. Die Haftung des Verfrachters

77 Die §§ 498 ff. Kom-E sehen in mehreren Tatbeständen eine besondere Haftung des Verfrachters im Zusammenhang mit dem Konnossement vor. Entstehen muss der Verfrachter für Schäden auf Grund des Fehlens, der Unrichtigkeit oder der Unvollständigkeit der in das Konnossement aufgenommenen Angaben (§ 505 Abs. 1 Kom-E); für die Ausstellung eines Bord-Konnossements oder der Erteilung eines Bord-Vermerks (oben Rn 57) vor der tatsächlichen Verladung des Gutes (§ 505 Abs. 2 Kom-E); für die Befolgung von Weisungen ohne Vorlage des Konnossements (§ 507 Abs. 2 S. 3 Kom-E, § 447 S. 1 HGB); sowie für die Auslieferung des Gutes an den Nichtberechtigten (§ 508 Abs. 3 S. 1 Kom-E, § 447 HGB). In den Fällen des § 505 Abs. 3 Kom-E haftet neben dem Verfrachter (nach Abs. 1) auch der Reeder (§ 644 S. 2 HGB). Zur Abdingbarkeit der genannten Vorschriften siehe oben Rn 11–12.

Die Haftung aus § 505 Abs. 1 bis 3 Kom-E ist gemäß 78 Abs. 4 der Vorschrift nicht nach den §§ 513–516 Kom-E beschränkt (Wertersatz, Höchsthaftung – unten Rn 100–102), während der Verfrachter aus § 507 Abs. 2 S. 3 und § 508 Abs. 3 S. 1 Kom-E jeweils nach S. 4 und S. 2 der Bestimmungen ohne jede Beschränkung haftet. Es ist nicht so recht nachvollziehbar, warum hier unterschiedlich formuliert wird: zum einen Nichtberücksichtigung nur der §§ 513–516 Kom-E, zum anderen Nichtanwendbarkeit aller Vorschriften über die Beschränkung der Haftung.

Abweichend von § 507 Abs. 2 S. 3 Kom-E ist die Haf- 79 tung des Frachtführers nach der Parallelvorschrift des § 447 S. 1 HGB durch dessen S. 2 auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

### 10. Die Traditionswirkung

§ 506 Kom-E übernimmt mit Abweichungen im Wort- 80 laut die Regelung des § 650 HGB über die sachenrechtliche Traditionswirkung des Konnossements (siehe auch § 448, § 475g HGB). Entsprechend § 498 Abs. 2 S. 1 Kom-E (oben Rn 60) stellt auch der neue § 506 S. 1 Kom-E die Übertragung des Konnossements „... an den darin benannten Empfänger ...“ an den Anfang, während sich erst der S. 2 mit dem Order-Konnossement befasst. Dadurch wird betont, dass die Traditionswirkung bereits zugunsten des im Namens-(Rekta-)Konnossement genannten Empfängers wirkt<sup>30</sup> (was allerdings auch schon für § 650 HGB anerkannt ist).<sup>31</sup>

Es fällt auf, dass § 506 Kom-E von der „Übertragung“ 81 des Konnossements an den darin benannten Empfänger spricht,<sup>32</sup> während in § 650 sowie § 448, § 475g HGB von der „Übergabe“ die Rede ist. Ich halte den Begriff „Übergabe“ an dieser Stelle für besser. Die Umschreibung „Übertragung des Konnossements“ passt nicht so recht, weil das Konnossement noch nicht ausgestellt ist, so lange der erste aus ihm Berechtigte noch keinen Besitz an dem Papier hat (oben Rn 59).

### 11. Abweichende Vereinbarungen

Siehe zunächst die Hinweise oben Rn 11–12. Die Bed- 82ingungen des Konnossements sind vorformulierte Vertragsbedingungen des Verfrachters. In ihnen kann die Verjährung von Ansprüchen weder erleichtert noch erschwert werden (§ 592 Kom-E – unten Rn 196). Ebenso wenig kann hier von den §§ 510–522 Kom-E über die Haftung des Verfrachters für Ladungsschäden oder die Überschreitung der Lieferfrist abgewichen werden (§ 523 Abs. 1 Kom-E). Der Verfrachter kann lediglich zu seinen Lasten die Höchstbeträge der § 515 Abs. 1 S. 1 und Abs. 3 Kom-E (unten Rn 101–102, 110) nach § 523 Abs. 2 Nr. 1 Kom-E erhöhen oder in den Konnossementsbedingungen das besondere Haftungsmodell der Nr. 2 vorsehen (unten Rn 125–128).

Im Übrigen kann in den Konnossementsbedingungen 83 von den §§ 498–508 Kom-E grundsätzlich ohne Beschränkungen abgewichen werden. Dies gilt ebenso für die Vermutungswirkungen des § 503 Kom-E, auch soweit sie unwiderleglich sind (§ 504 Abs. 2 Kom-E) (oben Rn 72–73). Insofern weicht der Kom-E zum Nachteil des Berechtigten vom heute geltenden Recht ab (siehe § 662 Abs. 1 S. 1 HGB, Art. 6 Abs. 1 und 2 EGHGB). Allerdings ist nach § 449 Abs. 2 S. 1 und Abs. 1 HGB auch im Landfrachtrecht die Vorschrift des § 444 Abs. 3 S. 2 und 3 HGB nicht AGB-fest. Dies bedeutet eine erhebliche Beeinträchtigung der Rechts-

<sup>28</sup> Kom-Begr. S. 121.

<sup>29</sup> Siehe Kom-Begr. S. 120.

<sup>30</sup> Kom-Begr. S. 123.

<sup>31</sup> Rabe (Fn 24) Rn 10 zu § 650; *Schaps/Abraham* (Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland, Seehandelsrecht, Erster und Zweiter Teil; 4. Auflage 1978) Rn 15 zu § 650; *Schlegelberger/Liesecke* (Seehandelsrecht; 2. Auflage 1964) Rn 5 zu § 650.

<sup>32</sup> Ebenso die Kom-Begr. S. 123.

stellung des aus dem Ladeschein bzw. – nach dem Kom-E – aus dem Konnossement Berechtigten. M.E sollten sowohl § 444 Abs. 3 S. 2 und 3 HGB als auch § 503, § 504 Abs. 2 Kom-E unbedingt AGB-fest sein.

### 12. Das elektronische Konnossement

84 Ganz neu ist die Regelung des § 500 Abs. 2 Kom-E, die vorsieht, dass ein elektronisches Konnossement ausgestellt werden kann. Das Nähere soll durch eine Rechtsverordnung des Bundesministeriums der Justiz (BMJ) geregelt werden. Insofern enthält § 500 Abs. 3 Kom-E eine Ermächtigungsgrundlage. Entsprechende Vorschriften sollten auch in die §§ 444 ff. HGB aufgenommen werden.

85 § 500 Abs. 2 S. 1 Kom-E beginnt mit einer Legaldefinition des elektronischen Konnossemments. Die Vorschrift verweist auf die „... in Absatz 1 genannte Form ...“ des Konnossemments. In Abs. 1 S. 1 jedoch geht es um die eigenhändige Unterschrift. Hierauf lässt sich das Konnossement aber nicht reduzieren. Es handelt sich um ein Wertpapier, das einen Anspruch verkörpert (oben Rn 53–54). Dies hat eine andere Qualität als eine bloße Willenserklärung, die in Schriftform, in elektronischer Form oder in Textform erklärt werden kann<sup>33</sup> (§§ 126–126b BGB). Eine solche Vorstellung liegt offenbar auch dem Kom-E zu Grunde. Systematisch richtiger wäre es gewesen, § 500 Abs. 1 Kom-E zu einem eigenständigen Paragraphen mit der Überschrift „Ausstellung“ oder „Erteilung des Konnossemments“ zu machen, gefolgt von einem selbständigen weiteren Paragraphen mit der Überschrift „Elektronisches Konnossement“, in den die Regelungen des § 500 Abs. 2 und 3 Kom-E einzustellen wären. § 500 Abs. 2 S. 1 Kom-E müsste dann lauten: „Der Verfrachter kann ein Konnossement in elektronischer Form ausstellen. Es muss sichergestellt sein, dass dieses dieselbe Funktion erfüllt wie ein Papier-Konnossement“.

### 13. Das internationale Konnossementsrecht

86 Nach dem Beginn der Anwendbarkeit der Rom-I-Verordnung<sup>34</sup> am 18. Dezember 2009 hat das internationale Konnossementsrecht drei Grundlagen.<sup>35</sup> In erster Linie gilt Rom I, soweit es sich um ein Konnossement im Sinne der Verordnung handelt und die Bereichsausnahme des Art. 1 Abs. 2 (d) nicht zum Tragen kommt (was allerdings in weitem Umfang der Fall ist). Zweitens sind die vier Tatbestände des Art. 6 Abs. 1 und 2 EGHGB zu beachten, die § 662 HGB (sowie §§ 663, 663a HGB) und die in Abs. 1 S. 1 genannten Vorschriften zur Anwendung bringen. Und drittens gelten die Grundsätze des traditionellen deutschen internationalen Konnossementsrechts.

87 Seltsamerweise äußert sich die Kom-Begr. nicht zum Schicksal von Art. 6 EGHGB. Der Zweck der überaus komplizierten, durch das 2. SRÄndG eingeführten Vorschrift besteht darin, den Anwendungsbereich der Haag-Visby und der Haager Regeln im deutschen Recht voneinander abzugrenzen. Bleibt es dabei, dass die Haager Regeln gekündigt werden (oben Rn 3), bedarf es des Art. 6 EGHGB nicht mehr. Er sollte daher gestrichen werden, so dass die zweite der drei Grundlagen des internationalen Konnossementsrechts (oben Rn 86) entfielen und es nur noch auf die Rom-I-Verordnung und die traditionellen Grundsätze ankäme.

88 Mein Vorschlag wäre außerdem, die Bestimmungen der Rom-I-Verordnung auf alle Konnossemente und auf das gesamte Konnossements-Rechtsverhältnis zur Anwendung zu bringen, unabhängig vom eigenen Geltungsbereich der Ver-

ordnung. Dies würde die Rechtsanwendung erheblich vereinfachen und die Rechtssicherheit erhöhen. Außerdem unterlägen das Konnossement und der Frachtvertrag den gleichen internationalprivatrechtlichen Grundsätzen, so dass auf beide Rechtsverhältnisse häufiger dasselbe Sachrecht zu Anwendung gelangen würde.

### V. Der Seefrachtbrief

Der Kom-E sieht in § 509 Vorschriften über Seefrachtbriefe vor. Solche hat es bisher im deutschen Recht nicht gegeben. Es handelt sich nach Abs. 2 S. 1 um einen Nachweis für Abschluss und Inhalt des Seefrachtvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Verfrachter. Außerdem begründet der Seefrachtbrief nach § 509 Abs. 2 S. 2 Kom-E die Vermutungen des § 503 Kom-E.

Die Ausstellung eines Seefrachtbriefes ist beim Stückgutfrachtvertrag (oben Rn 21–48) vorgesehen, aber auch im Rahmen eines Reisefrachtvertrages (§ 524 Kom-E), was ungewöhnlich ist (unten Rn 129–141). Systematisch gehören der Seefrachtbrief und das Konnossement nicht in eine Reihe: Der Seefrachtbrief ist ein Dokument des Frachtvertrages, während das Konnossement Grundlage eines selbständigen Rechtsverhältnisses ist (oben Rn 50, 53–54). Entsprechend hätten die Regelungen des § 509 Kom-E nicht in den Zweiten Untertitel (§§ 498–509) neben das Konnossement, sondern in den Ersten Untertitel (§§ 481–497) über den Stückgutfrachtvertrag hineingehört. Sinnvollerweise sollten sie gleich auf den § 481 Kom-E folgen, wie im allgemeinen Frachtrecht die §§ 408, 409 HGB auf § 407 HGB.

Der Seefrachtbrief ist nach § 509 Abs. 3 Kom-E vom Verfrachter zu unterzeichnen. Der Unterzeichnung durch den Befrachter, wie sie in § 408 Abs. 2 S. 2 HGB vorgesehen ist, bedarf es nicht. Wiederum genügt, wie beim Konnossement (oben Rn 61), eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel (wie § 408 Abs. 2 S. 3 HGB). Der Seefrachtbrief kann als Sperrpapier ausgestaltet werden (§ 490 Abs. 4 und 6 Kom-E – oben Rn 43).

Schließlich ist in § 509 Abs. 4 Kom-E vorgesehen, dass ein elektronischer Seefrachtbrief ausgestellt wird. Auch hier wird das BMJ ermächtigt, die weiteren Einzelheiten im Wege einer Verordnung zu regeln. Entsprechende Bestimmungen gehören auch in den § 408 HGB.

### VI. Güter- und Verspätungsschäden

Die Einstandspflicht des Verfrachters für Verlust und Beschädigung des Gutes und die Überschreitung der Lieferfrist ist systematisch richtig in einem gesonderten dritten Untertitel (§§ 510–523 Kom-E) zusammen gefasst. Auch hier ist von der Systematik und der Reihenfolge der Vorschriften her deutlich das Vorbild der §§ 425 ff. HGB erkennbar. Die Haftung des Verfrachters für Ladungsschäden wird vollständig neu und ohne Rücksicht auf die Vorgaben der Haager bzw. Haag-Visby Regeln (oben Rn 3) ausgestaltet.

#### 1. Die Haftung für Güterschäden

##### a) Die Begründung der Haftung

Die Grundlage für Ansprüche wegen Ladungsschäden ist § 510 S. 1 Kom-E. Danach haftet der Verfrachter für den Schaden aus Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme bis zur Ablieferung. § 521 Kom-E regelt die Anzeige des Schadens nach dem Vorbild des § 438 HGB und abweichend von der heutigen Regelung des § 611 HGB. Ebenso übernimmt § 522 Kom-E die Vorschrift des § 424 HGB über die Vermutung des Verlustes sowie den Fall des Wiederauffindens des Gutes. Eine Regelung dieser Art gab es bislang im Seefrachtrecht nicht. Die Fristen des

<sup>33</sup> Ausführlich *Ramming* VersR 2002, 539.

<sup>34</sup> Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I) (Abl. 2008 Nr. L 177 S. 6).

<sup>35</sup> Zuletzt ausführlich *Ramming* HmbSchRZ 2009, 21 Rn 75–100.

§ 424 Abs. 1 HGB von 20 bzw. 30 Tagen werden in § 522 Abs. 1 Kom-E auf 30 bzw. 60 Tage verlängert.

#### b) Die Entlastung

- 95 Der Verfrachter kann sich von der nach § 510 S. 1 Kom-E begründeten Haftung entlasten. Zu diesem Zweck stellt § 511 Abs. 1 Kom-E mehrere besondere Haftungsausschlussgründe zur Verfügung. Der Katalog orientiert sich nicht an § 608 Abs. 1 HGB, sondern ersichtlich an § 427 Abs. 1 HGB. Der Haftungsausschluss für Seegefahren (*perils of the sea*) (§ 608 Abs. 1 Nr. 1 HGB) fehlt ebenso wie die Haftungsbefreiung im Falle einer Verladung an Deck (§ 427 Abs. 1 Nr. 1 HGB). Die in § 511 Abs. 1 Kom-E genannten Ausschlussgründe sind auf Grund der besonderen Beweisregel des Abs. 2 privilegiert (ebenso § 427 Abs. 2 S. 1 und § 608 Abs. 2 HGB). Wie schon § 427 Abs. 2 S. 2 und Abs. 3 bis 5 HGB macht auch § 511 Abs. 3 und 4 Kom-E eine Reihe von Vorbehalten, die eingehalten werden müssen, damit der Verfrachter sich auf die besonderen Haftungsausschlussgründe berufen kann.
- 96 Neben den besonderen Haftungsausschlussgründen des § 511 Kom-E stellt der Entwurf in § 510 S. 2 einen allgemeinen Entlastungstatbestand zur Verfügung. Wie heute in § 606 S. 2 HGB vorgesehen und abweichend von § 426 HGB kann sich der Verfrachter bereits dadurch entlasten, dass er darlegt und beweist, dass der Schaden auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnten.
- 97 Anders als nach § 425 Abs. 2 HGB ist in §§ 510, 511 Kom-E weder das Verhalten des Befrachters oder Empfängers noch der besondere Mangel des Gutes als Haftungsausschlussgrund genannt. Dies sei, so die Kom-Begr. (S. 128), nicht erforderlich, weil § 510 Kom-E eine Haftung des Verfrachters für einfaches – vermutetes – Verschulden vorsehe, so dass § 254 BGB ohne weiteres anwendbar sei. Dies überzeugt nicht, weil § 254 BGB in gleicher Weise auch im Rahmen der §§ 425–427 HGB gelten würde. Die TRG-Begründung<sup>36</sup> lässt nicht erkennen, dass der Verschuldensgrad im Zusammenhang mit § 425 Abs. 2 HGB eine Rolle gespielt hat.<sup>37</sup> Ich denke, man sollte die besonderen, nicht privilegierten (oben Rn 95) Entlastungsgründe des § 425 Abs. 2 HGB aus Gründen der Symmetrie und zur Herstellung und Betonung der Übereinstimmung der §§ 510, 511 Kom-E und §§ 425–427 HGB auch in einen § 510 Abs. 2 Kom-E aufnehmen.
- 98 Schließlich sollte m. E. der Katalog des § 511 Abs. 1 Kom-E um den weiteren Tatbestand ergänzt werden, dass eine Haftung des Verfrachters entfällt, wenn der Schaden darauf zurückzuführen ist, dass das Schiff Hilfeleistungen in Form von Bergungsmaßnahmen, Maßnahmen zur Rettung von Menschenleben oder zur Vermeidung von Umweltschäden durchgeführt hat; siehe Art. 17 Abs. 3 (l) bis (m) Rotterdam Regeln, Art. 5 Abs. 6 Hamburg Regeln,<sup>38</sup> Art. 18 Abs. 1 (g) CMNI.<sup>39</sup>

#### c) Die Zurechnung des Verhaltens Dritter

- 99 § 512 Kom-E ist eine eigenartige Mischung aus dem heute geltenden § 607 Abs. 1 HGB und § 428 HGB. Dem

Verfrachter wird nach § 512 S. 1 Kom-E das Verhalten seiner Leute (also der in seinem Unternehmen tätigen Personen)<sup>40</sup> sowie der Schiffsbesatzung zugerechnet. Wie nach § 607 Abs. 1 HGB und anders als nach § 428 HGB kommt es nicht darauf an, ob diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben. Ebenso muss der Verfrachter nach § 512 S. 2 Kom-E für das Verhalten sonstiger Personen einstehen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient. Dies sind etwa Unter-Verfrachter sowie Umschlags- und Stauereibetriebe. § 512 Kom-E kommt nur bei der Haftung für Güter- und Verspätungsschäden (§§ 510–523) zum Tragen. In allen anderen Fällen erfolgt die Zurechnung nach § 278 S. 1 BGB.

#### d) Wertersatz und Kosten der Schadensfeststellung

Der Verfrachter haftet nach § 513 Kom-E weiterhin lediglich auf Wertersatz. Die Vorschrift tritt an die Stelle der heutigen §§ 658–659 HGB. Die Regelungen des § 513 Kom-E übernehmen die gelungenen Vorschriften des § 429 HGB mit der Maßgabe, dass nicht der Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung, sondern der Wert bei fristgemäßer Ablieferung am Bestimmungsort zugrunde zu legen ist. Außerdem hat der Verfrachter über den Wertersatz hinaus nach § 514 Kom-E (§ 430 HGB) die Kosten der Schadensfeststellung zu ersetzen,<sup>41</sup> was bislang im Hinblick auf § 613 HGB zweifelhaft ist.

#### e) Der Höchstbetrag

Die Haftung des Verfrachters auf Wertersatz und für die Kosten der Schadensfeststellung (oben Rn 100) wird in § 515 Abs. 1 S. 1 Kom-E auf einen Höchstbetrag von 875 Sonderziehungsrechten (SZR – siehe § 516 Kom-E) für das Stück oder die Einheit oder einen Betrag von 3 SZR für das Kilogramm des Rohgewichts der verlorenen oder beschädigten Güter begrenzt, je nach dem, welcher Betrag höher ist. Die Beträge selbst sind höher als die der § 660 Abs. 1 HGB, Art. 4 § 5 (a) Haag-Visby Regeln, Art. 20 Abs. 1 CMNI (666,67 pro Stück oder Einheit bzw. 2 SZR pro Kilogramm) und entsprechen denen des Art. 59 Abs. 1 Rotterdam Regeln. § 515 Abs. 1 S. 2 Kom-E übernimmt den heutigen § 660 Abs. 2 HGB. Neu ist die Regelung des § 515 Abs. 2 Kom-E, die die Bestimmung des § 431 Abs. 2 HGB übernimmt und bei der Gelegenheit um eine Legaldefinition der Umschreibung „Sendung“ ergänzt. Diese sollte auch in den § 431 Abs. 2 HGB übernommen werden.

Ich möchte außerdem anregen, § 515 Kom-E um eine Vorschrift von der Art des Art. 20 Abs. 1 S. 2 CMNI zu erweitern.<sup>42</sup> Hier wird im Hinblick auf Container eine Sonderregelung für den Fall getroffen, dass keine Angaben zum Inhalt des Containers vorliegen, also im Rahmen der Stück-Alternative der Container als maßgebliches Stück angesehen würde. Unter diesen Umständen ist nach Art. 20 Abs. 1 S. 2 CMNI von Beträgen von 1.500 SZR für den Container und 25.000 SZR für den Inhalt auszugehen.

#### f) Das qualifizierte Verschulden

Nach § 518 Nr. 1 Kom-E kann sich der Verfrachter auf die „in diesem Untertitel“ (§§ 510–522) sowie die im Seefrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen im Falle eines qualifizierten Verschuldens nicht berufen. Wichtig ist, dass es weiterhin eines persönlichen Verschuldens des Verfrachters selbst bedarf. Entsprechende Regelungen finden sich heute in § 660 Abs. 3 HGB sowie in Art. 4 § 5 (e) Haag-Visby Regeln, Art. 8 Abs. 1

<sup>36</sup> Begründung zum Entwurf der Bundesregierung eines Gesetzes zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrecht (Transportrechtsreformgesetz – TRG) (BT-Drucks 13/8445, S. 23–132 = BR-Drucks. 368/97) S. 22–131.

<sup>37</sup> TRG-Begr. (Fn 36) S. 60.

<sup>38</sup> Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 31. März 1978 über die Beförderung von Gütern auf See (wiedergegeben etwa bei Rabe (Fn 24) Anhang IV zu § 663 b).

<sup>39</sup> Budapester Übereinkommen vom 22. Juni 2001 über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) (BGBl. 2007 II S. 298).

<sup>40</sup> Zuletzt *Ramming* HmbSchRZ 2009, 295 Rn 29–32 mit vielen weiteren Nachweisen.

<sup>41</sup> Kom-Begr. S. 131.

<sup>42</sup> Näher *Ramming* TranspR 2008, 189, 194–196 (unter III.).

Hamburg Regeln, Art. 61 Abs. 1 Rotterdam Regeln, Art. 21 Abs. 1 CMNI.

- 104 Wurde das Gut ohne die nach § 485 Abs. 4 Kom-E erforderliche Zustimmung des Befrachters oder Abladers auf Deck verladen, haftet der Verfrachter nach § 518 Nr. 2 Kom-E – selbst wenn ihm kein persönliches qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen ist –, ohne sich auf die Haftungsbefreiungen und -begrenzungen der §§ 510–523 Kom-E berufen zu können, wenn er nicht beweisen kann, dass der Schaden nicht auf die Decksverladung zurückzuführen ist. Es ist nicht ohne weiteres ersichtlich, warum diese Regelung nicht gleich in § 485 Abs. 4 Kom-E (oben Rn 37) getroffen wurde. Dies hätte den § 490 Abs. 6, § 507 Abs. 2 S. 3 und 4, § 508 Abs. 3 Kom-E sowie dem § 505 Abs. 4 Kom-E (oben Rn 43, 77–79) entsprochen: hier die speziellen Regelungen, dort in § 518 Kom-E die Generalklausel.

*g) Die Verjährung*

- 105 Die Ansprüche aus §§ 510 ff. Kom-E wegen Ladungsschäden sind solche aus Güterbeförderungsverträgen (Erster Unterabschnitt, §§ 481–531) und verjähren daher nach § 588 Nr. 1 Kom-E in einem Jahr. Für den Beginn der Verjährung gilt § 590 Abs. 1 Kom-E. Ebenso sind §§ 591–593 Kom-E anwendbar. Siehe näher unten Rn 186–199.

*h) Außervertragliche Ansprüche*

- 106 Die Vorschrift des § 517 Kom-E ist der des § 434 HGB nachgebildet und enthält gleichzeitig die Bestimmungen des § 607a Abs. 1 und 2 HGB. Die in „diesem Unterabschnitt“ (also den §§ 481–431 Kom-E – nicht: „in diesem Untertitel“) sowie die im Seefrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen gelten nach § 517 Abs. 1 Kom-E gleichermaßen für außervertragliche Ansprüche des Befrachters oder des Empfängers. Siehe hierzu auch § 593 Kom-E sowie unten Rn 197–199.

- 107 Darüber hinaus kann der Verfrachter nach Maßgabe des § 517 Abs. 2 Kom-E die Haftungsbefreiungen und -begrenzungen nach dem Vorbild des § 434 Abs. 2 HGB auch gegenüber außervertraglichen Ansprüchen Dritter wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes (nicht: wegen verspätungsschäden) geltend machen. Dabei schadet im Rahmen des Tatbestands des § 517 Abs. 2 Nr. 1 Kom-E dem Verfrachter nur noch grobe Fahrlässigkeit. Da es letztlich um das Recht des Verfrachters geht, die frachtrechtlichen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen geltend zu machen, hätte auch eine Heranziehung des Maßstabs des § 518 Nr. 1 Kom-E nahegelegen.

*i) Die Himalaya-Regelung*

- 108 § 519 Kom-E enthält die inzwischen international übliche Himalaya-Regelung: Wird einer der Leute des Verfrachters oder ein Mitglied der Schiffsbesatzung auf außervertraglicher Grundlage wegen eines Ladungsschadens in Anspruch genommen, so kann sich auch er sich auf die in den §§ 510–522 Kom-E sowie im Seefrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen berufen. Dies entspricht § 607a Abs. 2 HGB sowie § 436 S. 1 HGB (der allerdings nur die Leute des Frachtführers schützt). Die Privilegierung der Leute und der Mitglieder der Schiffsbesatzung nach § 519 Abs. 1 Kom-E entfällt gemäß Abs. 2 der Regelung im Falle eines (persönlichen) qualifizierten Verschuldens.

**2. Die Haftung für Verspätungsschäden**

- 109 Bislang enthält das deutsche Seefrachtrecht keine Vorschriften über die Haftung im Falle der Überschreitung der Lieferfrist. Solche werden durch den Kom-E nach dem Vorbild der entsprechenden Bestimmungen des allgemeinen Frachtrechts eingeführt. Ausgangspunkt ist die Regelung der

Lieferfrist in § 494 Kom-E. Dazu weist die Kom-Begr. darauf hin, dass Fahrplänen von Liniendiensten keine Lieferfristen zu entnehmen sind. Die Einstandspflicht des Verfrachters für die Überschreitung der Lieferfrist wird in den §§ 510–523 Kom-E gewissermaßen nebenbei mitgeregelt.

Anspruchsgrundlage ist § 510 S. 1 Kom-E. Es gelten die besonderen Haftungsausschlussgründe des § 511 Kom-E sowie der allgemeine Entlastungstatbestand des § 510 S. 2 Kom-E (oben Rn 95–98). Der Verfrachter muss nach § 512 Kom-E für das Verhalten seiner Hilfspersonen einstehen (oben Rn 99). Seine Haftung wegen Überschreitung der Lieferfrist ist nach § 515 Abs. 3 Kom-E auf den dreifachen Betrag der Fracht begrenzt (ebenso § 431 Abs. 3 HGB). Die Ansprüche erlöschen nach § 521 Abs. 3 Kom-E, wenn der Empfänger dem Verfrachter die Überschreitung der Lieferfrist nicht innerhalb von 21 Tagen nach der Ablieferung anzeigt.

Die Haftungsbefreiungen und -begrenzungen kommen auch zum Tragen, wenn der Verfrachter vom Befrachter bzw. Empfänger auf außervertraglicher Grundlage in Anspruch genommen wird (§ 517 Abs. 1 Kom-E – oben Rn 106). Dies gilt nicht bei außervertraglichen Ansprüchen Dritter (siehe § 517 Abs. 2 Kom-E – oben Rn 107).

**3. Der ausführende Verfrachter**

§ 520 Kom-E sieht eine weitere grundlegende Neuerung vor, nämlich die Haftung des ausführenden Verfrachters für Verlust und Beschädigung des Gutes sowie die Überschreitung der Lieferfrist. Vorbild des § 520 Kom-E ist die durch das TRG eingeführte Regelung des § 437 HGB. Sie hat, wie inzwischen erkennbar geworden ist, nicht den erhofften Erfolg gehabt. Der ausführende Frachtführer wird tatsächlich nur selten in Anspruch genommen. Die Gründe hierfür dürften vielfältig sein: der ausführende Frachtführer ist nicht leicht zu ermitteln; er hat seinen Geschäftssitz möglicherweise im Ausland, was eine Vollstreckung erschwert; oder er wird einfach nicht für solvent genug gehalten, um für den Schaden aufkommen zu können. Bis auf letzteren Gesichtspunkt gilt all dies auch für den ausführenden Verfrachter. Schließlich würde die Rechtsverfolgung gegen den ausführenden Verfrachter erleichtert, wenn der gegen ihn gerichtete Anspruch aus § 520 Abs. 1 S. 1 Kom-E durch ein Schiffsgläubigerrecht gesichert wäre (dazu unten Rn 185).

*a) Die Haftung des ausführenden Frachtführers*

§ 520 Abs. 1 S. 1 Kom-E enthält eine Legaldefinition des ausführenden Verfrachters, bei dem es sich stets um den Reeder handelt (§ 476 Kom-E – oben Rn 14–15). An dessen Stelle tritt nach Maßgabe des § 477 Kom-E der Ausrüster (oben Rn 16). Der ausführende Verfrachter haftet gemäß § 520 Abs. 1 S. 1 Kom-E (§ 437 Abs. 1 S. 1 HGB) in gleicher Weise wie der (vertragliche) Verfrachter. Eine zwischen dem vertraglichen Verfrachter und dem Befrachter oder dem Empfänger vereinbarte Erweiterung der Haftung wirkt nach § 520 Abs. 1 S. 2 Kom-E (§ 437 Abs. 1 S. 2 HGB) nur gegen den ausführenden Verfrachter, wenn er schriftlich (§ 126 BGB) zustimmt. Dies kommt nicht vor. Der ausführende Verfrachter kann nach § 520 Abs. 2 S. 1 Kom-E (§ 437 Abs. 2 HGB) alle Einwendungen und Einreden geltend machen, die auch dem Verfrachter „aus dem Seefrachtvertrag“ zustehen.

Wird der ausführende Verfrachter von einem Empfänger in Anspruch genommen, der Berechtigter unter einem vom vertraglichen Verfrachter ausgestellten Konnossement ist (siehe § 520 Abs. 2 S. 2 Kom-E), kann sich der ausführende Verfrachter gegenüber dem Empfänger auch auf die im Konnossement vorgesehenen Einwendungen und Einreden berufen, selbst wenn sich diese von den sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Einwendungen und Einreden ver-

schieden sind (siehe zu § 520 Abs. 2 S. 2 Kom-E noch unten Rn 117–118).

- 115** Der ausführende Verfrachter muss nach § 520 Abs. 3, § 512 Kom-E für das Verhalten seiner Hilfspersonen einstehen (siehe außerdem unten Rn 119–122). Ausführender und vertraglicher Verfrachter haften nach § 520 Abs. 4 Kom-E als Gesamtschuldner (§ 437 Abs. 3 HGB). Nach der Himalaya-Regelung des § 520 Abs. 5 Kom-E (§ 437 Abs. 4 HGB) können sich auch die Leute des ausführenden Verfrachters auf die ihm zustehenden Haftungsbefreiungen und -beschränkungen berufen (§ 519 Kom-E – oben Rn 108). Diese Regelung sollte aus Gründen des Gleichlaufs mit § 519 Abs. 1 Kom-E um einen ausdrücklichen Hinweis auf die Mitglieder der Schiffsbesatzung ergänzt werden, die nicht stets zu den Leuten des Reeders bzw. Ausrüsters gehören.

*b) Der Wegfall des § 485 S. 2 HGB*

- 116** Die Einführung einer Haftung des ausführenden Verfrachters nach § 520 Kom-E steht im Zusammenhang dem Wegfall des heutigen § 485 S. 2 HGB (oben Rn 15). Bislang haftet ein Reeder (bzw. Ausrüster, § 510 HGB), der auf Grundlage deutschen Sachrechts auf außervertraglicher Grundlage in Anspruch genommen wird, den Ladungsbeteiligten lediglich nach Maßgabe der §§ 559, 606 ff. HGB. Dies entspricht der Vorgabe der einleitenden Worte des Art. 4 § 1 und § 2 Haager bzw. Haag-Visby Regeln, die darauf abstellen, dass weder der Unternehmer „... noch das Schiff ...“ für bestimmte Verluste haften. Dieser Schutz des Reeders entfällt nach dem Kom-E. Er wird ersetzt durch eine Erstreckung der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen des Hauptfrachtvertrages auf den Reeder. Eine Anwendung des § 520 Kom-E würde, wie für § 437 HGB bereits geklärt wurde,<sup>43</sup> voraussetzen, dass der Hauptfrachtvertrag dem deutschen Sachrecht unterliegt. Hierdurch wird der Schutz des Reeders vor außervertraglichen Ansprüchen der Ladungsbeteiligten im Vergleich zu der Vorschrift des § 485 S. 2 HGB herabgesetzt, weil er davon abhängig gemacht wird, welchem Sachrecht die weiteren Frachtverträge unterliegen.

*c) § 520 Abs. 2 S. 2 Kom-E*

- 117** Der Ansatzpunkt der Regelung des § 520 Abs. 2 S. 2 Kom-E ist m. E. verfehlt (siehe bereits oben Rn 115). Der zugrunde liegende Gedanke, dass der ausführende Verfrachter als solcher „aus einem Konnossement“ in Anspruch genommen werden kann, trifft nicht zu. Das Konnossement begründet ein Rechtsverhältnis zwischen dem aus dem Konnossement Berechtigten und dem Verfrachter unter dem Konnossement. Dem Konnossementsberechtigten stehen daneben gegen den ausführenden Frachtführer die Ansprüche aus § 520 Abs. 1 S. 1 Kom-E zu. Dies ist die Grundlage des Anspruchs, nicht aber das Konnossement. Als einleitende Formulierung geeigneter ist möglicherweise „Ist der Empfänger aus einem vom Verfrachter ausgestellten Konnossement berechtigt, ...“.

- 118** Im Übrigen ist die Regelung des § 520 Abs. 2 S. 2 Kom-E, dass sich der ausführende Verfrachter nicht die Unwiderleglichkeit der Vermutungswirkungen des (ja nicht von ihm ausgestellten) Konnossements nach § 504 Abs. 2 Kom-E<sup>44</sup> entgegen halten lassen muss, völlig sachgerecht. Das Konnossement wird hierdurch nicht entwertet, weil die Vermutungen im Verhältnis zum Verfrachter unter dem Konnossement unwiderleglich bleiben. Im Übrigen würden die gleichen Erwägungen auch im Rahmen des § 437 HGB bei Aus-

stellung eines Ladescheins durch den vertraglichen Frachtführer gelten, so dass sich eine Übernahme der Bestimmung des § 520 Abs. 2 S. 2 Kom-E in den § 437 HGB empfehlen würde.

*d) Die Haftung für den vertraglichen Verfrachter und dessen Leute*

Neu ist die weitere Regelung des § 520 Abs. 3 Kom-E, dass der ausführende Verfrachter nicht nur für das Verhalten seiner Hilfspersonen, sondern auch für das des vertraglichen Verfrachters und seiner Hilfspersonen einzustehen hat. Diese Bestimmung sollte aus § 520 Abs. 3 Kom-E gestrichen werden (so dass letztlich auf die Vorschrift insgesamt verzichtet werden könnte). Der vertragliche Verfrachter und seine Hilfspersonen sind nicht auf Veranlassung des ausführenden Verfrachters tätig, eine wie auch immer mittelbar ausgestaltete Kontrolle oder Weisungsbefugnis ist ausgeschlossen. Eine Zurechnung des Verhaltens des vertraglichen Verfrachters und seiner Hilfspersonen ist daher nicht gerechtfertigt.

Vorbild der Regelung ist Art. 41 Abs. 2 S. 1 Montreal-Ü,<sup>45</sup> die wiederum auf Art. III Abs. 2 GuadalajaraZAbk<sup>46</sup> zurückgeht; siehe auch § 48b Abs. 3 S. 2 LuftVG.<sup>47</sup> Der Verweis der Kom-Begr. (S. 136) auf „§ 49a LuftVG“ bezieht sich auf eine frühere Fassung und ist überholt. Diese Bestimmungen sollten als luftrechtliche Besonderheiten die Ausnahme bleiben und keinesfalls Eingang in den § 520 Abs. 3 Kom-E (oder irgendein anderes Frachtrecht) finden. In keiner anderen Regelung der Haftung des ausführenden Beförderers findet sich eine entsprechende Erweiterung; siehe § 437 HGB, Art. 27 CIM 1999,<sup>48</sup> Art. 4 CMNI, Art. 10 Hamburg Regeln, Art. 19 Rotterdam Regeln, Art. 3 Anlage HGB, Art. 4 AthenÜ.<sup>49</sup>

Wenn es bei der vorgesehenen Regelung bleiben soll, dann sollte sie jedenfalls um die auch in § 48b Abs. 3 S. 2 LuftVG aufgenommene Beschränkung ergänzt werden, dass dem ausführenden Verfrachter das Verhalten des vertraglichen Verfrachters und seiner Hilfspersonen nur zugerechnet wird, soweit es sich auf die von ihm, dem ausführenden Verfrachter, ausgeführte Beförderung bezieht.

Nach § 520 Abs. 3 Kom-E soll dem ausführenden Verfrachter das Verhalten des vertraglichen Verfrachters „und seiner Leute“ zugerechnet werden, also nicht auch das der sonstigen Hilfspersonen des vertraglichen Verfrachters (oben Rn 99). Ein Grund für diese Beschränkung ist nicht ersichtlich und wird auch in der Kom-Begr. (S. 138 f.) nicht genannt. Möglicherweise ist hier die Regelung des Art. 41 Abs. 2 S. 1 MontrealÜ ohne weiteres übernommen und dabei verkannt worden, dass die Personen, die in der deutschen Übersetzung im MontrealÜ mit „Leute“ bezeichnet werden, abweichend vom sonstigen Verständnis alle und damit auch die selbständigen Hilfspersonen des Luftfrachtführers um-

<sup>45</sup> Kom-Begr. S. 138 (unten).

<sup>46</sup> Zusatzabkommen vom 18. September 1961 zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr (BGBl. 1963 II S. 1159).

<sup>47</sup> Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. 2007 I S. 698), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 24. August 2009 (BGBl. 2009 I S. 2942).

<sup>48</sup> Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM), Anh. B zum Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) (BGBl. 1985 II S. 130) in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (BGBl. 2002 II S. 2140, 2142, 2221).

<sup>49</sup> Athener Übereinkommen vom 13. Dezember 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See.

<sup>43</sup> BGH HmbSchRZ 2009, 47 Nr. 13 [24–25].

<sup>44</sup> Kom-Begr. S. 138 nimmt offenbar irrtümlich Bezug auf § 501 Abs. 2 Kom-E.

fassen.<sup>50</sup> Soll § 520 Abs. 3 Kom-E beibehalten werden, müsste dem ausführenden Verfrachter konsequenterweise das Verhalten aller Hilfspersonen des vertraglichen Verfrachters zugerechnet werden.

#### 4. Abweichende Vereinbarungen

- 123 Siehe zunächst die Hinweise oben Rn 11-12. § 523 Kom-E regelt die Zulässigkeit abweichender Vereinbarungen von den Vorschriften „dieses Untertitels“, also der §§ 510–522 Kom-E. Grundsätzlich sind alle Vorschriften der §§ 510–522 Kom-E AGB-fest. Dies bedeutet das endgültige Aus für die immer wieder anzutreffende Landschaftens-Klausel. Von der AGB-Festigkeit der §§ 510–522 Kom-E macht § 523 Abs. 2 Kom-E in zwei Fällen eine Ausnahme (unten Rn 124, 125–128).

##### a) Der Höchstbetrag der Haftung

- 124 Wie schon nach § 449 Abs. 2 S. 2 HGB können durch vorformulierte Vertragsbedingungen andere Höchstbeträge vereinbart werden. Die Regelungen weichen aber im Einzelnen von den Bestimmungen des § 449 Abs. 2 S. 2 HGB ab. Insbesondere gibt es keinen von-bis-Bereich, innerhalb dessen ein abweichender Höchstbetrag bestimmt werden kann. Vielmehr kann der Höchstbetrag sowohl bei Ansprüchen wegen Ladungsschäden als auch bei solchen wegen Überschreitung der Lieferfrist (anders § 449 Abs. 2 S. 2 HGB) nach § 523 Abs. 2 Nr. 1 Kom-E nur zu Lasten des Verfrachters auf höhere als die in § 515 Abs. 1 S. 1 und Abs. 3 Kom-E vorgesehenen Beträge festgelegt werden. Normalerweise wird dies nur in vorformulierten Vertragsbedingungen des Befrachters vorkommen. Der festgelegte höhere Betrag unterliegt einer Inhaltskontrolle nach § 307 BGB.<sup>51</sup>

##### b) Das alternative Haftungsmodell

- 125 Daneben erlaubt § 523 Abs. 2 Nr. 2 Kom-E die Vereinbarung eines besonders ausgestalteten Haftungsmodells nach dem Vorbild des Montreal<sup>52</sup> in vorformulierten Vertragsbedingungen. Die Einstandspflicht des Verfrachters wird einer Garantiehafung angenähert und der Höchstbetrag der Haftung anders festgelegt, wobei die Haftungsbefreiungen und -beschränkungen der §§ 510–522 Kom-E auch im Falle eines persönlichen qualifizierten Verschuldens des Verfrachters unangetastet bleiben.
- 126 Nach § 523 Abs. 2 Nr. 2 Kom-E darf die Anwendung des § 510 S. 2 Kom-E (oben Rn 96) in vorformulierten Vertragsbedingungen abbedungen werden, so dass sich der Verfrachter nur noch nach Maßgabe der besonderen Haftungsausschlussgründe der § 511 Kom-E entlasten kann. Gleichzeitig wird es dem Verfrachter gestattet, in vorformulierten Vertragsbedingungen unter Abweichung von § 518 Kom-E (oben Rn 103–104) den Wegfall der Haftungsbefreiungen und -beschränkungen im Falle eines qualifizierten Verschuldens auszuschließen. Erlaubt ist beides nur, wenn die in § 515 Abs. 1 Kom-E genannten Höchstbeträge (oben Rn 101–102) durch einen Betrag in Höhe von wenigstens 17 SZR pro Kilogramm des Rohgewichts ersetzt werden. Dies entspricht dem Höchstbetrag des Art. 22 Abs. 3 MontrealÜ (und des Art. 30 § 2 CIM 1999).
- 127 Wichtig ist, dass § 523 Abs. 2 Nr. 2 Kom-E im Plural von den „Höchstbeträgen“ des § 515 Kom-E spricht, die in den vorformulierten Vertragsbedingungen durch „einen Betrag“ von 17 SZR pro Kilogramm ersetzt werden sollen. Im Falle von Ladungsschäden ist daher anstelle der alternativen

Berechnung nach § 515 Abs. 1 S. 1 Kom-E anhand der Kilogramm- bzw. der Stück-Alternative (oben Rn 101) nur der Höchstbetrag von 17 SZR pro Kilogramm vorzusehen. Die Stück-Alternative entfällt, was, je nach den Umständen, sogar zu einem geringeren Höchstbetrag führen kann. Es wird also bei der Entscheidung für oder gegen die Option des § 523 Abs. 2 Nr. 2 Kom-E auch maßgeblich auf die Art der beförderten Güter ankommen. Ebenso muss die Höchsthaftung im Falle der Überschreitung der Lieferfrist nach § 515 Abs. 3 Kom-E (oben Rn 110) auf den Betrag von 17 SZR pro Kilogramm angehoben werden.

Ob die Praxis von der durch § 523 Abs. 2 Nr. 2 Kom-E eingeräumten Möglichkeit Gebrauch machen würde, ist nicht ersichtlich. Einen besonderen Bedarf, die Vereinbarung einer besonders ausgestalteten Haftung von der in § 523 Abs. 2 Nr. 2 Kom-E vorgesehenen Art gerade durch vorformulierte Vertragsbedingungen (und nicht durch eine im Einzelnen ausgehandelte Abrede) zuzulassen, vermag ich allerdings nicht zu erkennen.

#### VII. Der Reisefrachtvertrag

Auf die umfassenden Regelungen des Stückgutfrachtvertrages im Ersten Titel (§§ 481–523 Kom-E) folgen im Zweiten Titel (§§ 524–531 Kom-E) Bestimmungen über den Reisefrachtvertrag. Sie werden ergänzt um die § 588 Nr. 1, § 590 Abs. 1 Nr. 2, § 591, § 593 Kom-E über die Verjährung (unten Rn 186–199); zum Beginn der Verjährung bei Rückgriffsansprüchen siehe insbesondere Rn 190. In den §§ 524–531 Kom-E wird das bisher geläufige Verhältnis der Regelungen der Reisecharter zu denen des Stückgutfrachtvertrages genau umgekehrt. Dies ist der einzig richtige Ansatz. § 524 Kom-E kann sich daher damit begnügen, im Hinblick auf den Reisefrachtvertrag auf die Vorschriften des Ersten Titels (§§ 581–522) zu verweisen, soweit die §§ 525–531 Kom-E nichts anderes bestimmen.

Unglücklich ist die Verweisung auch auf den Zweiten Untertitel (§§ 498–509 Kom-E), der sich im Wesentlichen mit dem Konnossement befasst, also einem vom Reisefrachtvertrag verschiedenen selbständigen Rechtsverhältnis. Richtigerweise gehören die Regelungen über das Konnossement auch woanders hin (oben Rn 50–51), wodurch diese Ungereimtheit vermieden würde.

Bemerkenswert ist auch, dass über eine Reisecharter ein Seefrachtbrief soll ausgestellt werden können (§ 524, § 509 Kom-E). Besser wäre es, wenn im Anschluss an § 524 Kom-E eine besondere Regelung von der Art des § 557 HGB eingefügt würde.

##### 1. Stückgut- und Charterverträge

§ 524 Kom-E enthält eine Legaldefinition des Reisefrachtvertrages. Es handelt sich um einen Seefrachtvertrag, bei dem der Verfrachter die Beförderung mit einem bestimmten Schiff (im Ganzen auf einer oder mehreren bestimmten Reisen) durchzuführen hat. Traditionell werden Stückgut- und Charterverträge danach unterschieden, ob sich die Vereinbarungen des Vertrages in erster Linie auf das Gut oder auf das Schiff beziehen.<sup>53</sup> Hierfür sind die im Einzelnen getroffenen Abreden maßgeblich, die nach den Umständen des Einzelfalles ggf. auszulegen sind (§§ 133, 157 BGB).

Im Gegensatz dazu begnügt sich § 524 Kom-E lediglich mit dem Merkmal, dass der Verfrachter die Beförderung mit einem bestimmten Schiff zugesagt hat. Dies kommt aber genauso bei Verträgen vor, die heute als Stückgutverträge eingeordnet werden (siehe § 501 Abs. 1 Nr. 3, § 509 Abs. 1 S. 2 Kom-E). Das Merkmal der Zusage der Beförderung mit

<sup>50</sup> Siehe nur Koller (Transportrecht, 6. Auflage, 2007) Rn 3 zu Art. 19 MÜ, Rn 17 zu Art. 20 WA 1955; Reuschle (Montrealer Übereinkommen; 2005) Rn 38 zu Art. 19.

<sup>51</sup> Kom-Begr. S. 142.

<sup>52</sup> Kom-Begr. S. 142.

<sup>53</sup> Zuletzt Ramming (Fn 18) Rn 87–95.

einem bestimmten Schiff allein ist kein taugliches Unterscheidungskriterium. M. E. sollte die nicht immer einfache Abgrenzung von Stückgut- und Charterverträgen wie bisher der Rechtsprechung überlassen bleiben.

- 134 Die Einordnung des betreffenden Rechtsverhältnisses als Stückgut- oder Chartervertrag spielt für die Anwendbarkeit der besonderen Vorschriften der §§ 524–531 Kom-E, für die AGB-Festigkeit der §§ 510–522 Kom-E (siehe § 523 Kom-E – oben Rn 123–128) sowie für den Beginn der Verjährung (§ 590 Abs. 1 Nr. 2 Kom-E – unten Rn 189, 191), gerade auch bei Rückgriffsansprüchen (§ 590 Abs. 1 Nr. 1 S. 3 Kom-E), und die AGB-Festigkeit dieser Vorschriften (§ 592 Kom-E – unten Rn 196) eine Rolle.

## 2. Teilchartern

- 135 Die Umschreibung des Reisefrachtvertrages in § 524 Kom-E erfasst lediglich die Vollcharter und lässt Teilchartern, also die Überlassung lediglich eines Teils des Schiffes, völlig außer Acht. Die Kom-Begr. erläutert dazu, dass Teilchartern in der Praxis nicht vorkämen und dass bei Teilchartern die Abgrenzung zum Stückgutfrachtvertrag schwierig sei.<sup>54</sup> Nach meiner Erfahrung sind Teilchartern durchaus anzutreffen, insbesondere bei der Verschiffung von Flüssigladungen mit Chemikaliertankern und bei Projektladungen. Zudem ist jede Slot-Charter eine Teilcharter.<sup>55</sup> Umgekehrt kann die unter einem Stückgutfrachtvertrag zu befördernde Ladung die gesamte Kapazität des Schiffes auslasten. Grundsätzlich kann die Teilcharter in gleicher Weise wie eine Vollcharter geregelt werden. Allerdings muss dem Umstand Rechnung getragen werden, dass dem Verfrachter möglicherweise mehrere Teilcharterer gegenüber stehen, deren Befugnisse im Hinblick auf die in §§ 525 ff. Kom-E geregelten Gegenstände in besonderer Weise wären. Insofern ist es aus meiner Sicht geboten, die §§ 524–531 Kom-E nachzubessern.

## 3. Die besonderen Vorschriften

- 136 Gegenstand der §§ 525–528 Kom-E ist die Bereitstellung des Schiffes zum Zwecke des Verladens des Gutes sowie das Verladen selbst. Nach dem Vorbild der §§ 567 ff. HGB finden sich Vorschriften über die Anweisung des Ladehafens bzw. Ladeplatzes, über die Anzeige der Ladebereitschaft, über die Lade- und die Überliegezeit. § 528 Kom-E stellt klar, dass das Verladen des Gutes Sache des Befrachters ist und dass der Verfrachter nicht befugt ist, das Gut im Verlaufe der Reise umzuladen (siehe § 565 HGB). Besondere Regelungen betreffen den Fall, dass nur ein Teil der vereinbarten Ladung verladen wird (§ 529 Kom-E) sowie für die Nicht-Verladung bzw. -Abladung (§ 530 Kom-E). Gemäß § 531 Kom-E gelten die §§ 525–528 in entsprechender Weise im Löschhafen und für das Löschen (siehe heute die §§ 592 ff. HGB). Damit ist (wie nach § 485 Abs. 2 Kom-E a.E.) das Löschen des Gutes Sache des Befrachters (und nicht des Empfängers).

## 4. Die Sicherheit des Hafens bzw. Liegeplatzes

- 137 Nach § 525 Abs. 2 Kom-E muss der Befrachter, wenn er einen nicht von vornherein in dem Reisefrachtvertrag vorgesehenen Ladehafen oder -platz benennt, „im Hinblick auf dessen Sicherheit die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachten“. Gleiches gilt nach § 531 Abs. 1 S. 1 Kom-E für Löschhäfen oder -plätze sowie nach § 540 Abs. 1 S. 2 Kom-E bei einer Zeitcharter. Die Vorschriften nehmen die international anerkannten Grundsätze über die Haftung des Charterers für die Unsicherheit des Hafens bzw. Liegeplatzes auf.

Allerdings begnügen sich § 525 Abs. 2, § 531 Abs. 1 S. 1, § 540 Abs. 1 S. 2 Kom-E damit, eine besondere Sorgfaltpflicht zu regeln, was im deutschen Schuldrecht eher ungewöhnlich ist. Damit soll zweierlei erreicht werden. Zum einen soll klargestellt werden, dass von Gesetzes wegen im Falle der Unsicherheit des Hafens bzw. Liegeplatzes keine verschuldensunabhängige Haftung besteht. Und zum anderen soll die Darlegungs- und Beweislast für die Pflichtverletzung des Befrachters bzw. Charterers beim Verfrachter bzw. Zeitvercharterer liegt.

Die Kom-Begr. erläutert in diesem Zusammenhang, dass durch die Regelungen die Pflicht des Befrachters bzw. Charterers zur Benennung eines (sicheren) Hafens bzw. Liegeplatzes als „echte Nebenleistungspflicht“ ausgestaltet werde und nicht lediglich eine Obliegenheit darstelle. Dies halte ich in mehrfacher Hinsicht für fragwürdig. So wandelt die Begründung einer besonderen Sorgfaltsanforderung das dahinter stehende Verhaltensfordernis nicht von einer Obliegenheit zu einer Leistungspflicht. Eine solche ist auch in den Fällen der § 525 Abs. 2, § 531 Abs. 1 S. 1, § 540 Abs. 1 S. 2 Kom-E nicht gewollt, denn dem Verfrachter bzw. Zeitvercharterer soll sicherlich kein klagbarer Anspruch auf Benennung des Hafens bzw. Liegeplatzes eingeräumt werden. Schuldrechtlich bleibt dies eine Obliegenheit in Form einer notwendigen Mitwirkungshandlung des Befrachters bzw. Charterers im Sinne der §§ 642, 643 BGB. Kommt er ihr nach, muss er dies unter Beachtung der allgemeinen Schutz- und Rücksichtnahmepflicht (§ 241 Abs. 2 BGB) tun. Diese wird (objektiv) verletzt, wenn der benannte Hafen bzw. Liegeplatz unsicher ist. Entsteht dem Verfrachter bzw. Zeitvercharterer hieraus ein Schaden, haftet der Befrachter bzw. Charterer nach § 280 Abs. 1 BGB auf Schadenersatz. Nach dessen S. 2 kann er sich durch die Darlegung entlasten, dass er die Pflichtverletzung – die Benennung eines unsicheren Hafens oder Liegeplatzes – nicht zu vertreten hat. Ein besonderer Grund dafür, an dieser Stelle die Darlegungs- und Beweislast zugunsten des Befrachters bzw. Charterers umzukehren, ist nicht ersichtlich.

Viel wichtiger ist m. E. der Gesichtspunkt, worin denn das Verschulden des Befrachters bzw. Charterers im Hinblick auf die Sicherheit des jetzt benannten Hafens bzw. Liegeplatzes ggf. eigentlich bestehen soll. Er ist normalerweise kein Reeder, so dass ihm auch nicht angesonnen werden kann, den Hafen bzw. Liegeplatz im Hinblick auf die Sicherheit des Schiffsbetriebs und die Geeignetheit für das Schiff unter nautisch-technischen Gesichtspunkten zu prüfen. Allenfalls kann von ihm eine Überprüfung aus „kaufmännischer“ Sicht verlangt werden. Damit aber wird in vielen Fällen ein Verschulden des Befrachters bzw. Charterers zu verneinen sein.

Aus meiner Sicht spricht einiges dafür – wenn man überhaupt an einer besonderen Haftung des Befrachters bzw. Charterers festhalten will –, eine verschuldensunabhängige Einstandspflicht des Befrachters bzw. Charterers zu begründen, wie sie international anerkannt ist. Denn letztlich geht es mehr um eine Verteilung des Risikos für die Unwägbarkeiten beim Anlaufen eines kurzfristig benannten Hafens. Angemessener wäre es daher, eine Regelung zu treffen, die dies berücksichtigt und auf die Risikobereiche der Parteien abstellt.

## 5. Abweichende Vereinbarungen

§ 524 Kom-E verweist für den Reisefrachtvertrag auf die Vorschriften des Ersten Titels (§§ 481–522 Kom-E) mit Ausnahme gerade des § 523 Kom-E. Damit ist klargestellt, dass bei Reisefrachtverträgen von den §§ 510–522 Kom-E über die Haftung bei Ladungs- und Verspätungsschäden ohne die Beschränkungen des § 523 Kom-E auch in vorformul-

<sup>54</sup> Kom-Begr. S. 144.

<sup>55</sup> was die Kom-Begr. an anderer Stelle (S. 104) offenbar selbst einräumt.

lierten Vertragsbedingungen abgewichen werden kann (siehe oben Rn 123–128). Auch die Bestimmungen der § 588 Nr. 1, § 590 Abs. 1 Nr. 2, §§ 591, 593 Kom-E über die Verjährung gelten, wie § 592 Kom-E zu entnehmen ist, für den Reisefrachtvertrag nicht zwingend (unten Rn 196).

### VIII. Personenbeförderungsverträge

**142** Im Hinblick auf Personenbeförderungsverträge ist die Sachverständigengruppe offenbar von der Verordnung Nr. 392/2009<sup>56</sup> überrascht worden. Sie führt das Athener Übereinkommen in der Fassung des Protokolls von 2002 verbindlich in allen Mitgliedsstaaten ein. Jede nationale Regelung, die im Widerspruch zu der Verordnung steht oder auch nur Bestimmungen der Verordnung wiedergibt, würde verdrängt. Angesichts dieser Umstände verzichtet die Sachverständigengruppe darauf, eigene Regelungen über Personenbeförderungsverträge vorzuschlagen.<sup>57</sup> Lediglich die Bestimmung des § 674 HGB über das Pfandrecht des Beförderers an den vom Reisenden an Bord gebrachten Sachen wird wörtlich in § 533 Kom-E übernommen. Die §§ 588–593 Kom-E enthalten bislang keine Vorschriften über die Verjährung von Ansprüchen aus Personenbeförderungsverträgen.

**143** Die Sachverständigengruppe schlägt weiter vor, die heute geltenden §§ 665, 672, 673 und 675 HGB zu streichen,<sup>58</sup> weil ein entsprechendes Regelungsbedürfnis insoweit nicht erkennbar sei. Angemerkt sei aber, dass die VO 392/2009 lediglich die Haftung des Beförderers für Tod und Verletzung von Reisenden und Verlust oder Beschädigung des Gepäcks betrifft. Sie enthält keinerlei Regelungen über Abschluss, Durchführung und Beendigung eines Personenbeförderungsvertrages.

### IX. Die Schiffsmiete

**144** Der Dritte Abschnitt des Kom-E über Schiffsüberlassungsverträge (§§ 434–551) beginnt im ersten Unterabschnitt mit der Schiffsmiete, also der Bareboat-Charter (so die Legaldefinition des § 534 Abs. 1 Kom-E). Insofern sind in den §§ 534–536 Kom-E nur einige wenige Regelungen vorgesehen. Sie werden ergänzt um die § 588 Nr. 2, § 590 Abs. 2, § 591, § 593 Kom-E über die Verjährung (unten Rn 186–199). Von den Bestimmungen der §§ 534–536 Kom-E kann durch vorformulierte Vertragsbedingungen abgewichen werden. Ebenso kann die Verjährung in vorformulierten Vertragsbedingungen erleichtert oder erschwert werden (siehe § 592 Kom-E – unten Rn 196).

**145** Das deutsche Seehandelsrecht enthält bislang keine Vorschriften über die Schiffsmiete. Lediglich in § 578a, § 579, § 580a Abs. 1 BGB finden sich Bestimmungen über die Miete von (eingetragenen) Schiffen (unten Rn 148–149). Die §§ 434–551 Kom-E gelten nur, wenn ein Seeschiff vermietet werden soll; § 450 HGB bleibt unberücksichtigt (unten Rn 156–157).

**146** § 534 Kom-E enthält keine dem § 481 Abs. 3 Kom-E entsprechende Vorschrift (oben Rn 31). Dies beruht möglicherweise auf einem Redaktionsversehen. Jedenfalls ist kaum einzusehen, dass der Anwendungsbereich der §§ 481 ff. Kom-E durch § 481 Abs. 3 Kom-E erweitert werden soll, der der §§ 434–551 Kom-E über die Schiffsmiete dagegen nicht.

### 1. Die Rechte und Pflichten der Parteien

Nach § 534 Abs. 1 Kom-E ist der Vermieter verpflichtet, dem Mieter den Gebrauch des Schiffes ohne Besatzung und ohne vollständige Ausrüstung für eine bestimmte Zeit zu gewähren. Nach Abs. 2 S. 1 ist der Mieter verpflichtet, die vereinbarte Miete zu zahlen. Sie ist gemäß S. 2 der Vorschrift mangels anderer Vereinbarung halbmächtig im Voraus zu entrichten. Entsprechend wäre § 579 Abs. 1 BGB dahin zu ändern, dass die Bezugnahme auf Schiffe – und zwar an sich (unten Rn 157): nur auf Seeschiffe – entfällt. Darüber hinaus sind in § 535 Kom-E die Übergabe und die Rückgabe des Schiffes geregelt, während die kurze Vorschrift des § 536 Kom-E klarstellt, dass der Mieter die Rechte des Vermieters gegenüber Dritten für den Vermieter zu sichern habe. Eine Regelung von der Art des § 551 Kom-E fehlt in den §§ 534–536 Kom-E, findet sich aber bereits in § 578a, § 566 BGB. Diese Vorschriften gelten allerdings nur für (See- und Binnen-)Schiffe, die in ein deutsches Schiffsregister eingetragen sind.

### 2. Regelung der Schiffsmiete im HGB

Ich halte es für wenig glücklich, dass es nach dem Kom-E sowohl im HGB als auch im BGB (§ 578a, § 579, § 580a Abs. 1) nebeneinander Spezialvorschriften für die Miete von (See-)Schiffen (oben Rn 145, unten Rn 157) geben soll. Richtigerweise sollten alle Regelungen über die Miete von Seeschiffen vollständig in dem neuen Unterabschnitt (§§ 534–536 Kom-E) vereint sein. Außerdem sollte nicht mehr, wie die § 578a, § 579, § 580a Abs. 1 BGB es noch vorsehen, zwischen eingetragenen und nicht eingetragenen Schiffen unterscheiden werden. Die § 578a, § 579, § 580a Abs. 1 BGB würden dann noch für (eingetragene) Binnenschiffe gelten.

All dies würde sich erübrigen, wenn die §§ 534–536 Kom-E gleichermaßen auch auf Binnenschiffe zur Anwendung gelangen würden. Ich halte dies aus den gleichen Gründen wie bei der Zeitcharter (unten Rn 157) für geboten.

### X. Die Zeitcharter

Bei der Zeitcharter handelt es sich um ein typisches und verbreitetes Rechtsgeschäft des Seehandelsrechts. Gleichwohl finden sich bislang im deutschen Recht keinerlei besondere Vorschriften zu diesem Vertragstyp. Dessen rechtliche Einordnung macht seit mehr als 150 Jahren Schwierigkeiten.<sup>59</sup> Teils wird die Zeitcharter als Schiffsmiete mit Dienstverschaffung angesehen, andere sehen in der Zeitcharter einen besonders ausgestalteten Frachtvertrag, während im übrigen vertreten werden, dass es sich um einen eigenständigen Vertragstyp handele. Richtigerweise ist die Zeitcharter in der Regel als ein besonders ausgestalteter Frachtvertrag anzusehen.

Diese Unsicherheit bereits bei grundlegenden Fragen überträgt sich auf die rechtliche Beurteilung der Zeitcharter. Eine zumindest rudimentäre Regelung der Zeitcharter im deutschen Recht ist seit Jahrzehnten überfällig. Der Kom-E hat sich dessen angenommen und schlägt in den §§ 537–551 in sehr sachgerechter und gelungener Weise Regelungen für die Zeitcharter vor. Die Verjährung von Ansprüchen regeln § 588 Nr. 2, § 590 Abs. 2, § 591, § 593 Kom-E (unten Rn 186–199). In der einleitenden Vorschrift des § 537 Kom-E fehlt wiederum eine Regelung von der Art des § 481 Abs. 3 Kom-E (oben Rn 31). Vorformulierten Vertragsbedingungen können sowohl von den §§ 537–551 Kom-E ab-

<sup>56</sup> Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (ABl. Nr. L 131 S. 24).

<sup>57</sup> Kom-Begr. 151.

<sup>58</sup> Kom-Begr S. 151.

<sup>59</sup> Ausführlich *Ramming* (in: Lagoni/Paschke [Hrsg.], 20 Jahre Seerechtswissenschaft an der Universität Hamburg, Beiträge aus Anlass des 20jährigen Bestehens des Instituts für Seerecht und Seehandelsrecht der Universität Hamburg; 2005) S. 67–87.



weichen als auch Erleichterungen oder Erschwerungen der Verjährung (siehe § 592 Kom-E – unten Rn 196) vorsehen.

### 1. Terminologisches

- 152** Schon die Begrifflichkeiten machen gewisse Schwierigkeiten. Die Umschreibung „Zeitcharter“ taucht nur in der Überschrift zum Zweiten Unterabschnitt auf, im Übrigen ist vom „Zeitchartervertrag“ die Rede (§ 537 Abs. 1, § 539 S. 1, § 546 Abs. 2 S. 1, § 547, § 551 Abs. 1 und Abs. 2 S. 1 Kom-E). Gemeint ist dasselbe, so dass man an sich auch durchgehend von der „Zeitcharter“ sprechen könnte. Der Begriff „Zeitvercharterer“ ist gewöhnungsbedürftig, eine bessere Wendung aber nicht in Sicht. Die „Zeitfracht“ weckt Assoziationen mit dem Frachtvertrag, was nicht dem Konzept der §§ 537–551 Kom-E entspricht. M. E. kann hier ruhig die aus der Praxis geläufige Umschreibung „Hire“ verwendet werden, wo doch § 545 Abs. 2 Kom-E schon ausdrücklich auf das „off-hire“ abstellt.

### 2. Die Umschreibung der Zeitcharter

- 153** Nach der zentralen Vorschrift des § 537 Abs. 1 Kom-E ist der Zeitvercharterer verpflichtet, dem Zeitcharterer zu dessen Verwendung ein bestimmtes Schiff mit Besatzung für eine bestimmte Zeit (unten Rn 153–154) zur Verfügung zu stellen und mit dem Schiff Güter oder Personen zu befördern oder andere vereinbarte Leistungen zu erbringen. Diese Umschreibung soll klarstellen, dass keine Dienstverschaffung geschuldet wird.<sup>60</sup> Darüber hinaus spricht die Formulierung, dass der Zeitvercharterer verpflichtet ist, „... mit dem Schiff Güter oder Personen zu befördern ...“, dafür, dass insoweit eine Beförderungspflicht besteht, die Zeitcharter also eine grundsätzlich frachtvertragliche Rechtsnatur hat.

- 154** Der Zeitvercharterer soll das Schiff „für eine bestimmte Zeit“ zur Verfügung zu stellen. Ich denke, dass auf dieses Merkmal verzichtet werden sollte. Kennzeichnend für die Zeitcharter ist die Dauerhaftigkeit der Zurverfügungstellung des Schiffes, nicht aber, dass der Vertrag eine bestimmte Laufzeit hat. Eine Zeitcharter kann auch auf unbestimmte Zeit geschlossen werden. Ggf. könnte man auch formulieren, dass der Zeitvercharterer verpflichtet wird, das Schiff „... auf Dauer ...“ zur Verfügung zu stellen.

- 155** Bei der Zeitcharter geht es, wie § 537 Abs. 1 Kom-E zeigt, nicht nur um eine Vercharterung zum Zwecke der Beförderung von Gütern (dazu unten Rn 169–176). Ein Schiff kann auch für andere Zwecke dem Zeitcharterer überlassen werden, etwa für die Beförderung von Personen (unten Rn 177) oder zum Zwecke der Erbringung sonstiger Leistungen.

### 3. Zum Anwendungsbereich

- 156** Soll bei den Güterbeförderungsverträgen (Stückgutfrachtvertrag, Konnossement, Reisefrachtvertrag) die Beförderung sowohl über See- als auch über Binnengewässer durchgeführt werden, ergibt sich aus § 450 HGB, ob See- oder Binnenschifffahrtsrecht zur Anwendung gelangt (oben Rn 31). Diese Vorschrift gilt nicht für die Zeitcharter und ebenso nicht für die Schiffsmiete (oben Rn 145), weil es zum einen um die Überlassung des Schiffes und nicht um bestimmte Beförderungen geht und weil das Schiff auch für andere Zwecke als die Beförderung von Gütern verchartert werden kann.

- 157** Aus der Überschrift des Fünften Buches („Seehandel“) und insbesondere dem systematischen Zusammenhang mit § 476, § 477 Kom-E ergibt sich weiter, dass die §§ 534 ff., §§ 537 ff. Kom-E offenbar nur gelten sollen, wenn ein See-

schiff<sup>61</sup> vermietet oder verchartert werden soll. Sinnvoll wäre eine entsprechende gesetzliche Klarstellung. Die Anwendung nur auf Seeschiffe gilt unabhängig davon, ob ein Einsatz auf See- oder Binnengewässern vorgesehen ist oder wo (und ob) es dann tatsächlich vom Mieter bzw. Charterer eingesetzt wird. Unter diesem Gesichtspunkt spricht m. E. einiges dafür, die §§ 537–551 Kom-E – wie die §§ 534–536 Kom-E über die Schiffsmiete (oben Rn 149) – gleichermaßen auf die Zeitcharter von Binnenschiffen zur Anwendung zu bringen.

### 4. Die Beschaffenheit des Schiffes

Das Schiff ist dem Zeitcharterer in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand bereitzustellen (§ 538 Abs. 1 Kom-E) und in diesem Zustand zu erhalten (§ 539 S. 1 Kom-E). Dies entspricht der Terminologie des Mietvertrages (siehe § 535 Abs. 1 S. 2 BGB). Die Soll-Beschaffenheit des Schiffes ermittelt sich anhand des vorgeesehenen vertragsmäßigen Gebrauchs. Viel wichtiger ist aber die vereinbarte Beschaffenheit des Schiffes, wie sie regelmäßig in der Schiffsbeschreibung niedergelegt ist. Die Beschaffenheit des Schiffes sollte daher jeweils besser etwa mit „... in dem vereinbarten oder dem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand ...“ umschrieben werden. Auf die ausdrückliche Nennung der See- und Ladungstüchtigkeit in § 539 S. 2 Kom-E sollte verzichtet werden (siehe aber unten Rn 169). Die Seetüchtigkeit ist bereits von dem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand mit umfasst. Und auf die Ladungstüchtigkeit kann es nur ankommen, wenn das Schiff zum Zwecke der Güterbeförderung verchartert ist (dazu unten Rn 169–176).

### 5. Die Durchführung der Charter

§ 538 Kom-E regelt die Pflicht des Zeitvercharterers, das Schiff dem Zeitcharterer bereit zu stellen, sowie die Rechte des Zeitcharterers für den Fall, dass dies nicht oder nicht rechtzeitig erfolgt. Nach § 540 Abs. 1 S. 1 Kom-E bestimmt der Zeitcharterer über die Verwendung des Schiffes. Satz 2 enthält wiederum eine Regelung über die Haftung des Zeitcharterers für die Sicherheit des von ihm benannten Hafens oder Liegeplatzes (dazu oben Rn 137–140). Der Zeitvercharterer bleibt, so heißt es in § 540 Abs. 2 Kom-E, für die Führung und die sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich. Diese Wendung ist heute in einem anderen Zusammenhang, nämlich aus § 607 Abs. 2 S. 1 HGB (Art. 4 § 2 [a] Haager bzw. Haag-Visby Regeln) geläufig. Nach § 540 Abs. 3 Kom-E ist der Zeitcharterer grundsätzlich berechtigt, das Schiff unterzuverchartern. Auf die Regelung des § 541 Kom-E, wonach beide Parteien verpflichtet sind, sich gegenseitig über alle maßgeblichen Umstände zu unterrichten, kann m. E. verzichtet werden. Eine solche Pflicht ergibt sich ohnehin aus § 241 Abs. 2 BGB über wechselseitige Schutz- und Rücksichtnahmepflichten. § 544 Kom-E schreibt die übliche Verteilung der Pflicht zur Tragung der Kosten des Schiffsbetriebes fest.

### 6. Der Hire-Anspruch und seine Sicherung

Der Zeitcharterer ist nach § 537 Abs. 2 Kom-E verpflichtet, die vereinbarte Hire (oben Rn 152) zu zahlen, und zwar nach § 545 Abs. 1 Kom-E grundsätzlich halbmonatlich (§ 189 BGB) im Voraus. Darüber hinaus findet sich in § 545 Abs. 2 Kom-E eine Vorschrift über das Off-Hire.

#### a) Die Pfandrechte des Zeitvercharterers

Dem Zeitvercharterer stehen wegen seines Hire-Anspruchs Pfandrechte zu (§ 546 Kom-E). Diese erstrecken

<sup>60</sup> Kom-Begr. S. 153.

<sup>61</sup> Zur Abgrenzung von See- und Binnenschiffen siehe *Ranming* (Fn 18) Rn 12–13.

sich zunächst auf alle an Bord gebrachten Sachen, die im Eigentum des Zeitcharterers stehen (zu dem Pfandrecht an der Ladung siehe unten Rn 172), einschließlich des Brennstoffs (Abs. 1). Außerdem steht dem Zeitvercharterer ein Pfandrecht an den Forderungen zu, die der Zeitcharterer aus von ihm geschlossenen Frachtverträgen, also Stückgut- und Reisefrachtverträgen (§§ 481 ff., §§ 524 Kom-E) hat. Dies stellt eine gelungene Umsetzung der üblichen „lien on subfreights“ Klausel dar. Verwirrenderweise ist in der Kom-Begr. (S. 158 unten) davon die Rede, dass das Pfandrecht einer Vereinbarung bedarf; hiervon ist in § 546 Abs. 2 S. 1 Kom-E nicht die Rede.

#### b) Zurückbehaltungsrechte

**162** Außerdem gewährt § 548 Kom-E im Hinblick auf den Hire-Anspruch des Zeitvercharterers ein Zurückbehaltungsrecht an seinen Leistungen. Zu diesen zählt auch die „Aufnahme von Ladung“, während die letztlich viel wichtigere Rückgabe bzw. Ablieferung der Güter nicht erwähnt wird (siehe hierzu noch unten Rn 169–176).

**163** Das Zurückbehaltungsrecht des § 548 Kom-E setzt voraus, dass der Zeitcharterer mit der Zahlung der Zeitfracht in Verzug geraten ist. Ich halte diesen Vorbehalt für verfehlt. Üblicherweise genügt die Fälligkeit des Anspruchs, um ein Zurückbehaltungsrecht geltend machen bzw. die Einrede des nicht erfüllten Vertrages erheben zu können: § 273 Abs. 1, § 320 Abs. 1 BGB, § 369 Abs. 1 S. 1 HGB. Es ist nicht ersichtlich, warum gerade bei dem Hire-Anspruch des Zeitvercharterers hiervon abgewichen werden soll. Auch der Kom-Begr. ist hierzu nichts zu entnehmen.<sup>62</sup> Bei allen sonstigen Forderungen des Zeitvercharterers, etwa auf Schaden- oder Aufwendungsersatz, bliebe es bei den allgemeinen Regelungen der § 273 Abs. 1 BGB, § 369 Abs. 1 S. 1 HGB, so dass bloße Fälligkeit ausreicht. Ebenso begründet das Pfandrecht nach § 546 Abs. 1 Kom-E an den Sachen des Zeitcharterers ein Zurückbehaltungsrecht, das der Zeitvercharterer dem Herausgabeanspruch des Zeitcharterers entgegenhalten kann und für das ebenfalls die bloße Fälligkeit des Hire-Anspruchs genügt.

#### 7. Pflichtverletzungen

**164** Die knappe Vorschrift des § 547 Kom-E betrifft die Haftung der Parteien für Pflichtverletzungen. In diesen Fällen kann Schadenersatz nach den „allgemeinen für Schuldverhältnisse geltenden Vorschriften“ des BGB verlangt werden. Welche dies im Einzelnen sind, bleibt offen und wird auch in der Kom-Begr. (siehe S. 159) nicht erläutert. Sie hat offenbar insbesondere die § 280, § 281, § 282, §§ 275 Abs. 4, 283, 285, §§ 286–289, 311a Abs. 2 BGB im Auge. Der Zweck der Vorschrift ist es, die die Anwendung des Schadenersatzrechts der „besonderen Schuldverhältnisse“ – gemeint sind die in im Achten Abschnitt BGB (§§ 433 ff.) geregelten Einzelnen Schuldverhältnisse – auszuschließen.<sup>63</sup>

**165** Ich halte die Vorschrift des § 547 Kom-E für missglückt. Warum soll nur eine Anwendung des Schadenersatzrechts der Einzelnen Schuldverhältnisse ausgeschlossen werden? Vertragliche Pflichtverletzungen lösen nicht nur Ansprüche auf Schadenersatz, sondern auch solche auf Aufwendungsersatz aus (§ 284, § 311a Abs. 2 S. 1 BGB). Und vor allem können Pflichtverletzungen auch ein Recht des Gläubigers zur vorzeitigen Beendigung des Vertrages begründen; siehe insbesondere § 314 BGB (siehe § 549 Abs. 3 Kom-E) sowie noch §§ 323–325 BGB. Auf diese Regelungen soll § 547 Kom-E nicht auch verweisen? M. E. ist es die Absicht der Kom-Begr., eine Anwendung des Leistungsstörungenrechts der Einzelnen Schuldverhältnisse

(§§ 433 ff. BGB), insbesondere des Miet-<sup>64</sup> und des Werkvertragsrechts auszuschließen. Dann aber genügt es doch zu bestimmen, dass die Zeitcharter nur den Abschnitten 1 bis 4 (§§ 241–397) des Buches 2 BGB unterliegt. Eine solche Regelung würde systematisch in den § 537 Kom-E hineingehören.

Abgesehen davon stellt bei einer Abweichung der Ist- von der vertraglichen Soll-Beschaffenheit des Schiffes (oben Rn 158) gerade das mietrechtliche Gewährleistungsrecht der §§ 535 ff. BGB sehr abgewogene und angemessene Vorschriften bereit. Ich wäre dafür, die Anwendbarkeit dieser Vorschriften in diesen Fällen ausdrücklich anzuordnen.<sup>65</sup>

#### 8. Die (vorzeitige) Beendigung der Charter

Die Zeitcharter endet grundsätzlich mit Ablauf der vereinbarten Zeit (siehe § 550 Abs. 1 Kom-E) bzw., wenn keine Zeit vereinbart war, mit der ordentlichen Kündigung. Der Zeitcharterer muss das Schiff am vereinbarten Ort (§ 550 Abs. 1 Kom-E), ansonsten an dem Ort zurückgeben, wo es sich zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Kündigung befindet (§ 550 Abs. 2 und 3 Kom-E). Ein vorzeitiges Recht zum Rücktritt besteht nach § 538 Abs. 2 Kom-E, wenn der Zeitvercharterer das Schiff nicht vertragsgemäß bereitstellt, ein solches zur Kündigung nach § 549, § 550 Abs. 3 Kom-E, wenn der Zeitcharterer mit der Zahlung der Hire in Verzug gerät.

#### 9. Die Veräußerung des Schiffes

§ 551 Kom-E befasst sich mit dem Fall, dass der Reeder selbst der Zeitvercharterer ist und das Schiff während der Laufzeit der Charter an einen Erwerber veräußert und über- einigt. Dieser tritt nach Abs. 1 in die Rechte und Pflichten des Zeitvercharterers ein. Daneben haftet dieser nach Maßgabe des Abs. 2 wie ein selbstschuldnerischer Bürge weiter. Diese Regelungen entsprechen § 566 Kom-E, auf den § 578a Kom-E verweist.

#### 10. Die Überlassung zum Zwecke der Güterbeförderung

Der Fall, dass die Zurverfügungstellung des Schiffes zum Zwecke der Güterbeförderung erfolgt, sollte m. E. aus systematischen Gründen in einem eigenen Paragraphen oder Titel geregelt werden. Hier hinein gehört die Regelung, dass der Zeitvercharterer das Schiff im see- und ladungstüchtigen Zustand bereitzustellen (siehe § 538 Abs. 1 Kom-E) und diesen Zustand zu erhalten hat (§ 539 Kom-E). Ebenso können die Vorschriften der § 542 Kom-E über das Verladen und Löschen der Güter<sup>66</sup> sowie des § 543 Kom-E über die Ausstellung von Konnossementen oder Seefrachtbriefen hier untergebracht werden (siehe dazu noch unten Rn 173, 174).

#### a) Anwendung der §§ 510–522 Kom-E

M. E. ist es ebenfalls geboten, die Vorschriften der §§ 510–522 Kom-E über die Haftung des Verfrachters für Ladungsschäden – nicht auch: für die Überschreitung der Lieferfrist – auf die Zeitcharter zur Anwendung zu bringen. Ohne diese Ergänzungen würde der Zeitvercharterer für den Ladungsschaden gemäß § 547 Kom-E nach § 280 Abs. 1 BGB haften, und zwar grundsätzlich ohne jede Beschränkung. Er könnte wegen Ladungsschäden auch von vertragsfremden Dritten auf außervertraglicher Grundlage in Anspruch genommen werden, ohne sich auf § 517 Abs. 2 Kom-E berufen zu können. Die besondere Haftung des Verfrachters für Ladungsschäden sollte innerhalb der nacheinander eingeschalteten Unternehmer in gleicher Weise ausgestaltet

<sup>62</sup> S. 159 f.

<sup>63</sup> Kom-Begr. S. 159.

<sup>64</sup> So ausdrückliche die Kom-Begr. S. 159.

<sup>65</sup> Siehe schon *Ramming* (Fn 59) S. 82–86 (unter 12.).

<sup>66</sup> Siehe Kom-Begr. S. 156.

sein (soweit alle Vertragsverhältnisse gleichermaßen dem deutschen Sachrecht unterliegen). All dies gilt nicht im Falle der Überschreitung der Lieferfrist, weil der Zeitvercharterer im Hinblick auf die Güter eine solche nicht zusagt (siehe § 494 Kom-E). Ist der Zeitvercharterer gleichzeitig der Reeder oder der Ausrüster (oben Rn 14–15, 16) des Schiffes, würde er dem ursprünglichen Absender bzw. dem endgültigen Empfänger der Partie ggf. als ausführender Verfrachter gemäß § 520 Kom-E einzustehen haben.

- 171 Folgt man der Anregung, die §§ 537–551 Kom-E auch auf Binnenschiffe zur Anwendung zu bringen (oben Rn 157), müsste berücksichtigt werden, dass der Zeitvercharterer nach Maßgabe der §§ 425 ff. HGB<sup>67</sup> oder der Art. 16 ff. CMNI<sup>68</sup> für Ladungsschäden einzustehen hätte. Als ausführender Frachtführer würde er in diesen Fällen nach § 437 HGB,<sup>69</sup> Art. 1 Nr. 3, Art. 4 CMNI<sup>70</sup> haften.

#### b) Das Pfandrecht an der Ladung

- 172 Bei Zeitchartern, die zum Zwecke der Durchführung von Gütern geschlossen werden, sollte zugunsten des Zeitvercharterers ein Pfandrecht an den Gütern bestehen. Ein solches ergibt sich möglicherweise bereits aus § 546 Abs. 1 Kom-E (in Verbindung mit § 366 HGB). Sinnvollerweise sollte das Pfandrecht des Zeitvercharterers an den Gütern aber in entsprechender Weise ausgestaltet sein wie das § 495 Kom-E. Sollen die §§ 537–551 Kom-E auch für Binnenschiffe gelten (oben Rn 157), wäre auch § 441 HGB zu berücksichtigen.

#### c) Die Ausstellung von Konnossementen durch den Zeitcharterer

- 173 § 543 Kom-E betrifft den Fall, dass nach Übernahme der Güter Konnossemente (und Seefrachtbriefe) durch den Zeitcharterer ausgestellt werden. Hier muss der Zeitvercharterer dafür sorgen, dass der Kapitän im Namen des Zeitcharterers entsprechende Dokumente zeichnet. Dem kann der Zeitvercharterer ggf. durch unmittelbare Weisungen an den Kapitän nachkommen, wenn er solche erteilen kann, ansonsten durch entsprechende Abreden in der von ihm als Zeitcharterer geschlossenen weiteren (Haupt-)Zeitcharter.

#### d) Die Ausstellung von Konnossementen durch den Zeitvercharterer

- 174 Die Kom-Begr. erläutert (S. 157), dass der Fall, dass der Zeitvercharterer Konnossemente ausstellt, „in der formularvertraglichen Praxis“ nur selten anzutreffen sei. Nach meiner Erfahrung kommt es durchaus vor, insbesondere bei Zeitchartern über eine Reise, die ohnehin viel mit dem Reisefrachtvertrag gemeinsam hat. Verpflichtet sich der Zeitvercharterer in der Zeitcharter, Konnossemente auszustellen, würde sich dies auf den Charakter des Vertrages auswirken. Denn wenn der Zeitvercharterer im Konnossement verspricht, Güter in einem Bestimmungshafen auszuliefern, umfasst dies, dass er sie zunächst dorthin befördert. Sagt der Zeitvercharterer also dem Zeitcharterer zu, Konnossemente auszustellen, übernimmt er, der Zeitvercharterer, gegenüber dem Zeitcharterer auch eine Pflicht zur Beförderung der Güter.<sup>71</sup> Damit würde die Zeitcharter zu einer Art Rahmenvertrag, unter dessen Dach einzelne Stückgutfrachtverträge gebündelt werden. Dies ist m. E. ein wichtiger, für die Einordnung der Zeitcharter als besonderer Fall des Frachtvertrages sprechender Gesichtspunkt.<sup>72</sup>

#### e) Die Verjährung

Ansprüche aus einer Zeitcharter, die die Zurverfügungstellung des Schiffes zum Zwecke der Güterbeförderung zum Gegenstand hat, würden unverändert der Verjährung nach § 588 Nr. 2, § 590 Abs. 2, § 591, § 593 Kom-E unterliegen (unten Rn 186–199). M. E. sollte aber für Rückgriffsansprüche wegen Ladungsschäden die Sonderregelung des § 590 Abs. 1 Nr. 1 Kom-E gelten (unten Rn 190); siehe zum Reisefrachtvertrag unten Rn 191.

#### f) Abweichende Vereinbarungen

Siehe zunächst die Hinweise oben Rn 11–12. Auch im Falle der Überlassung des Schiffes zum Zwecke der Güterbeförderung sollten grundsätzlich ohne Beschränkungen abweichende Vereinbarungen auch in vorformulierten Vertragsbedingungen getroffen werden können. Dies sollte auch für die Haftung des Verfrachters für Ladungsschäden (oben Rn 93–128) gelten: wie in § 524 Kom-E für den Reisefrachtvertrag angeordnet, sollte § 523 Kom-E auch im Rahmen der Zeitcharter unberücksichtigt bleiben.

### 11. Die Überlassung zum Zwecke der Personenbeförderung

Der Fall, dass das Schiff zum Zwecke der Personenbeförderung verchartert wird (siehe § 537 Abs. 1 Kom-E), wird in den §§ 537 ff. Kom-E nicht noch einmal gesondert aufgegriffen. Ich denke aber, dass auch insoweit ein eigener Paragraph bzw. Titel vorgesehen werden sollte. In Abhängigkeit davon, wie die VO Nr. 392/2009 in Deutschland ausgeführt wird, sollte die Haftung des Zeitvercharterers für Personen- und Sachschäden ausgestaltet sein. Dies würde entsprechend für die Zeitcharter eines Binnenschiffes gelten (oben Rn 157). Dagegen erscheint mir die Begründung bzw. Klarstellung des Bestehens eines Pfandrechts des Zeitvercharterers an Sachen der Reisenden, wie es in § 533 Abs. 2 Kom-E vorgesehen ist, nicht geboten (siehe zum Pfandrecht an der Ladung oben Rn 172).

### XI. Schiffsnotlagen

In dem Vierten Abschnitt (§§ 552–578 Kom-E) finden sich unter der Überschrift „Schiffsnotlagen“ Regelungen über den Schiffszusammenstoß (Erster Unterabschnitt, §§ 552–555 Kom-E), über die Bergung (Zweiter Unterabschnitt, §§ 556–570 Kom-E) sowie über die Große Haverei (Dritter Abschnitt, §§ 571–578 Kom-E).

#### 1. Schiffszusammenstoß

Die Regelungen der bisherigen §§ 734–739 HGB, die denen des ZusÜSee<sup>73</sup> entsprechen, stellt der Kom-E weitgehend neu gefasst und deutlich gestrafft in die §§ 552–555 ein. Inhaltlich ergeben sich dabei keine wesentlichen Änderungen. Die §§ 738–738b HGB über die gerichtliche Zuständigkeit für Klagen auf Schadenersatz wegen des Zusammenstoßes von Schiffes sowie über die Rechtshängigkeit sind durch § 602 Kom-E ersetzt worden (unten Rn 206–209). Für (Erst-)Ansprüche aus dem Zusammenstoß von Schiffen gilt nach § 589 Nr. 1, § 590 Abs. 3 Kom-E eine Verjährungsfrist von zwei Jahren (unten Rn 188 – § 902 Abs. 1 Nr. 2, § 903 Abs. 2 HGB), für Rückgriffsansprüche eine solche von einem Jahr (§ 588 Nr. 4, § 590 Abs. 2 Kom-E, § 901 Nr. 4, § 903 HGB – unten Rn 187).

#### 2. Bergung

Die §§ 556–570 Kom-E übernehmen die jetzigen §§ 740–753a HGB – bis auf § 569 Abs. 4 S. 2 Kom-E

<sup>67</sup> Ramming (Fn 18) Rn 183–219.

<sup>68</sup> Siehe Ramming (Fn 18) Rn 424–516.

<sup>69</sup> Ramming (Fn 18) Rn 224–228.

<sup>70</sup> Ramming (Fn 18) Rn 525–542.

<sup>71</sup> Siehe Ramming TranspR 2006, 95, 100 (unter 5.).

<sup>72</sup> Siehe Ramming (Fn 59) S. 79 (unter d).

<sup>73</sup> Übereinkommen vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen (RGBl. 1913 S. 49, 89).

(§ 753 Abs. 4 S. 2 HGB) – wörtlich und ohne inhaltliche Änderungen.<sup>74</sup> Die §§ 740–753a HGB gehen ihrerseits auf das Bergungsü 1989<sup>75</sup> zurück und sind durch das 3. SeeRÄndG<sup>76</sup> in das deutsche Recht eingeführt worden. Die Verjährung von Ansprüchen auf Bergelohn bzw. Sondervergütung regeln § 589 Nr. 2, § 590 Abs. 4, §§ 591, 593 Kom-E (unten Rn 186–199 – siehe § 902 Abs. 1 Nr. 3, § 903 Abs. 3 HGB), während die Verjährung der sonstigen wechselseitigen Ansprüche aus der Bergung den §§ 195 ff. BGB unterliegen. In Art. 8 Abs. 1 EGHGB ist eine Anpassung der genannten bergungsrechtlichen Vorschriften erforderlich.

### 3. Große Haverei

- 181 Die Große Haverei ist heute ausführlich in den §§ 700–733 HGB geregelt. Auch der Kom-E enthält Bestimmungen über die Große Haverei. Diese sind vollständig neu gefasst, deutlich übersichtlicher und gestrafft (siehe §§ 571–578 Kom-E).<sup>77</sup> Die Bestimmungen über die Große Haverei werden durch die Vorschriften der §§ 375 Nr. 2, 402 Abs. 2, 403 bis 409 FamFG<sup>78</sup> (früher: §§ 149–158 FGG)<sup>79</sup> ergänzt.<sup>80</sup> Die Ansprüche auf Große-Haverei-Beiträge verjähren nach § 588 Nr. 3, § 590 Abs. 2, §§ 591, 593 Kom-E (unten Rn 186–199 – siehe § 901 Nr. 3, § 903 HGB), die sonstigen Ansprüche aus dem Große-Haverei-Rechtsverhältnis nach §§ 195 ff. BGB.

## XII. Schiffsgläubigerrechte

- 182 Der Kom-E umfasst im Fünften Abschnitt auch Regelungen über die Schiffsgläubigerrechte (§§ 579–587), die heute Gegenstand der §§ 754–764 HGB sind. Inhaltlich ergeben sich gegenüber dem bisherigen Recht keine wesentlichen Änderungen.

### 1. Das Schiffsgläubigerrecht des Zeitcharterers

- 183 § 579 Abs. 1 Nr. 6 Kom-E führt ein neues Schiffsgläubigerrecht für Forderungen des Zeitcharterers gegen den Zeitvercharterer auf Rückzahlung von vorausbezahlter Zeitfracht (siehe § 545 Abs. 1 Kom-E) ein. Das Schiffsgläubigerrecht geht, wie sich aus der Nicht-Nennung der Nr. 6 in § 585 Kom-E ergibt, allen anderen Pfandrechten am Schiff nach,<sup>81</sup> also namentlich den Schiffshypotheken (§§ 8, 32 ff. SchRG)<sup>82</sup> und den aufgrund eines Arrestes ausgebrachten Pfändungspfandrechten (unten Rn 214). Die Kom-Begr. (S. 172) verweist in diesem Zusammenhang auf das SchGläubR-Ü 1993,<sup>83</sup> das von Deutschland gezeichnet wor-

den ist (und damit die Vorwirkung nach Art. 18 VertragsÜ<sup>84</sup> hat). Das Übereinkommen ist am 4. September 2004 völkerrechtlich in Kraft getreten,<sup>85</sup> von Deutschland aber nicht ratifiziert worden. Art. 6 SchGläubR-Ü 1993 sieht eine Schiffsgläubigerrecht-Erfindungsbefugnis der Vertragsstaaten vor, sofern das Schiffsgläubigerrecht allen anderen Pfandrechten am Schiff nachgeht. Konsequenterweise hätte die Nr. 6 des § 579 Abs. 1 Kom-E auch in § 586 Abs. 1 Kom-E mit erwähnt werden müssen. Ebenso wäre eine Regelung der Rangordnung mehrerer Schiffsgläubigerrechte nach § 579 Nr. 6 Kom-E in § 587 Kom-E angezeigt gewesen. Schließlich stellt sich die Frage, warum nicht auch ein entsprechendes Schiffsgläubigerrecht für überzahlte Miete (§ 534 Abs. 2 S. 2 Kom-E) vorgeschlagen wird.

M. E. sollte ein Schiffsgläubigerrecht weder für überzahlte Zeitfracht noch für überzahlte Miete vorgesehen werden. Es geht um Fälle, in denen die Zeitcharter bzw. der Schiffsmietvertrag vor Ablauf der Zeit, für die Zeitfracht bzw. Miete vorausbezahlt wurde, endet. Dies kommt vor, allerdings nicht gerade häufig, so dass ich kein besonderes praktisches Bedürfnis für eine entsprechende Regelung sehe. Ihr steht aber vor allem entgegen, dass die Gefahr begründet wird, dass der Reeder für Rückforderungen einzustehen hat, die ihn nicht betreffen. Ist das Schiff vom Reeder an den Charterer zu 1. und weiter an Sub-Charterer zu 2. und 3. verchartert worden und endet die Sub-Charter zu 3. nach einer Vorauszahlung des Sub-Charterers zu 3. an den Sub-Charterer zu 2. vorzeitig, steht dem Sub-Charterer zu 3. nach § 579 Abs. 1 Nr. 6 Kom-E wegen seiner Forderung auf Rückzahlung gegen den Sub-Charterer zu 2. ein Schiffsgläubigerrecht zu. Damit muss ggf. der Reeder für den Anspruch des Sub-Charterers zu 3. einstehen, auch wenn er, der Reeder, (nur) die ihm zustehende Zeitfracht vom Charterer zu 1. erhalten bzw., wenn auch die Charter zu 1. vorzeitig endet, eine überzahlte Zeitfracht erstattet hat. In diesen Fällen hat der Reeder mit dem Sub-Charterer zu 2. nichts zu tun und ihn insbesondere nicht als seinen Vertragspartner ausgewählt. Wenn der Sub-Charterer zu 3. Forderungen gegen den Sub-Charterer zu 2. nicht realisieren kann, ist dies ein mit diesem Geschäft verbundenes Risiko des Sub-Charterers zu 3.

### 2. Das Schiffsgläubigerrecht für Ansprüche gegen den ausführenden Verfrachter

Aus meiner Sicht ist es geboten, ein Schiffsgläubigerrecht für Ansprüche gegen den ausführenden Verfrachter (§ 520 Kom-E – oben Rn 112–122) einzuführen. Dies wäre eine sinnvolle Ergänzung der Haftung des ausführenden Frachtführers nach § 520 Kom-E und würde einen Teil der Schwächen des Anspruchs (oben Rn 112) beseitigen. Die Rechtsstellung des ursprünglichen Befrachters und des endgültigen Empfängers würde erheblich verbessert. Und es käme auch nicht mehr darauf an, ob sich der Anspruch gegen den Reeder richtet, so dass eine Vollstreckung in das Schiff möglich wäre, oder nur gegen den Ausrüster (oben Rn 16), zu dessen Vermögen das Schiff nicht gehört. Auch das SchGläubR-Ü 1993 stünde dem nicht entgegen. Zwar sind außervertragliche Ansprüche wegen Ladungsschäden nach Art. 4 Abs. 1 (e) gerade nicht durch ein Schiffsgläubigerrecht gesichert. Diese Regelung schließt aber die Begründung eines entsprechenden nachrangigen Schiffsgläubigerrechts wegen Ladungsschäden (sowie eines solchen für

<sup>74</sup> Kom-Begr. S. 164.

<sup>75</sup> Internationales Übereinkommen vom 28. April 1989 über Bergung (BGBl. 2001 I S. 510).

<sup>76</sup> Gesetz zur Neuregelung des Bergungsrechts in der See- und Binnenschifffahrt (Drittes Seerechtsänderungsgesetz) vom 16. Mai 2001 (BGBl. 2001 I S. 898).

<sup>77</sup> und Kom-Begr. S. 164–172.

<sup>78</sup> Gesetz über das Verfahren in Familiensachen und in den Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit (FamFG), Art. 1 des Gesetzes vom 17. Dezember 2008 (BGBl. 2008 I S. 2586), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. 2009 I S. 2512, 2517).

<sup>79</sup> Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17. Mai 1898 (RGBl. 1898 S. 189) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Mai 1898 (RGBl. 1898 S. 771), zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes vom 12. März 2009 (BGBl. 2009 I S. 470, 479), außer Kraft gesetzt durch Art. 112 Abs. 1 Hs. 2 des Gesetzes vom 17. Dezember 2008 (BGBl. 2008 I S. 2586, 2743).

<sup>80</sup> Die Kom-Begr. S. 164 (unten) ist insoweit nicht mehr auf dem neuesten Stand.

<sup>81</sup> Kom-Begr. S. 172.

<sup>82</sup> Gesetz vom 15. November 1940 über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken (RGBl. 1940 I S. 1499), zuletzt geändert durch Art. 56 des Gesetzes vom 17. Dezember 2008 (BGBl. 2008 I S. 2586, 2726).

<sup>83</sup> International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993 (siehe TranspR 1994, 253) – dazu *Czerwenka* TranspR 1994, 213–227

und *Wersel*, Das Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken vom 6. Mai 1993, 1996.

<sup>84</sup> Wiener Übereinkommen vom 23. Mai 1969 über das Recht der Verträge (BGBl. 1985 II S. 926).

<sup>85</sup> Siehe [http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtmsg\\_no=XI-D-4&chapter=11&lang=en](http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtmsg_no=XI-D-4&chapter=11&lang=en).

Verspätungsschäden) nach dem nationalen Recht unter Einhaltung der Vorgaben des Art. 6 SchGläubR-Ü 1993 nicht aus.

### XIII. Die Verjährung

186 Der Kom-E fasst die Vorschriften über die Verjährung im Seehandelsrecht wieder, wie ursprünglich in den §§ 901–905 HGB, in einem eigenen Sechsten Abschnitt (§§ 588–593) zusammen. Für die Verjährung von Ansprüchen gegen den Reeder (bzw. den Ausrüster – oben Rn 16) aus § 480 Kom-E ist, wie bisher, keine eigene Regelung zur Verjährung vorgesehen. Hier gelten die §§ 195, 199, 202 BGB; siehe aber auch § 593 Kom-E (unten Rn 197–199). Ebenso fehlt es an einer Regelung der Verjährung von Ansprüchen aus Personenbeförderungsverträgen<sup>86</sup> (§§ 532–533 Kom-E – oben Rn 142–143).

#### 1. Die Verjährungsfrist

187 Einer einjährigen Verjährungsfrist unterliegen nach § 588 Kom-E Ansprüche aus Güterbeförderungsverträgen (Nr. 1), also dem Stückgutfrachtvertrag, dem Konnossement und dem Reisefrachtvertrag (oben Rn 21–48, 49–88, 129–141), aus Schiffsüberlassungsverträgen (Nr. 2), also der Schiffsmiete und der Zeitcharter (oben Rn 144–149, 150–176) und auf Beiträge zur Großen Haverei (Nr. 3 – oben Rn 181) sowie Ansprüche, die den Reedern untereinander nach § 553 Abs. 2 Kom-E zustehen (Nr. 4 – Rn 179). In den Hinweisen zu § 588 Nr. 1 Kom-E in der Kom-Begr. (S. 173) ist von „Ansprüchen aus dem Seefrachtgeschäft“ die Rede; dies entspricht nicht dem Wortlaut der Vorschrift. Bei der einjährigen Frist des § 588 Nr. 1 Kom-E bleibt es auch im Falle eines qualifizierten Verschuldens (§ 518 Kom-E – oben Rn 103–104).

188 Eine zweijährige Verjährungsfrist gilt gemäß § 589 Kom-E für Ansprüche auf Schadenersatz aus dem Zusammenstoß von Schiffen oder einer Fernschädigung (Nr. 1 – oben Rn 179), auf Bergelohn oder Sondervergütung (Nr. 2 – oben Rn 180) sowie wegen der Beseitigung eines Wracks (Nr. 3).

#### 2. Der Beginn der Verjährung

189 Zu welchem Zeitpunkt die Verjährung beginnt, ist im Einzelnen unterschiedlich geregelt. Bei Ansprüchen aus einem Stückgutfrachtvertrag oder einem Konnossement beginnt die Verjährung nach § 590 Abs. 1 Nr. 1 S. 1 und 2 Kom-E mit Ablauf des Tages, an dem das Gut abgeliefert wurde bzw. hätte abgeliefert werden müssen. Diese Formulierung entspricht der des § 439 Abs. 2 S. 1 und 2 HGB, nicht aber der des § 612 Abs. 1 HGB, die auf den Zeitpunkt der (hypothetischen) Ablieferung abstellt. Im Ergebnis ergeben sich keine Abweichungen. Nach § 187 Abs. 1 BGB wird bei der Verjährung nach § 612 Abs. 1 HGB der Tag der (hypothetischen) Ablieferung nicht mitberücksichtigt, sie beginnt erst am folgenden Tag an zu laufen. Im Falle der § 439 Abs. 2 S. 1 und 2 HGB, § 590 Abs. 1 Nr. 1 S. 1 und 2 Kom-E wird nach § 187 Abs. 2 S. 1 BGB der auf die Ablieferung folgende Tag voll mitgezählt. Das Ende der Jahresfrist ermittelt sich bei § 612 Abs. 1 HGB nach § 188 Abs. 2 Fall 1 BGB und bei § 439 Abs. 2 S. 1 und 2 HGB, § 590 Abs. 1 Nr. 1 S. 1 und 2 Kom-E nach § 188 Abs. 2 Fall 2 BGB.

190 Nach § 590 Abs. 1 Nr. 1 S. 3 Kom-E gilt eine besondere Regelung für den Beginn der Verjährung bei Rückgriffsansprüchen, die im Rahmen des Stückgutfrachtvertrages oder des Konnossements geltend gemacht werden. Sie entspricht

der des § 439 Abs. 2 S. 3 HGB, ganz bewusst aber nicht mehr der des § 612 Abs. 2 HGB.<sup>87</sup>

Die Verjährung von Ansprüchen aus einem Reisefrachtvertrag beginnt nach § 590 Abs. 1 Nr. 2 Kom-E mit dem Ende des Vertrages. Mir leuchtet nicht ein, warum hier nicht auch, wie in Nr. 1 S. 3 (zuvor Rn 190), eine Sonderregelung für Rückgriffsansprüche vorgesehen ist, obwohl die Interessenlage grundsätzlich dieselbe ist wie bei Stückgutfrachtverträgen.

Im Übrigen beginnt die Verjährung von Ansprüchen aus Schiffsüberlassungsverträgen, auf Beiträge zur Großen Haverei sowie von Rückgriffsansprüchen nach § 533 Abs. 2 Kom-E mit Schluss des Jahres in dem der Anspruch entstanden ist (§ 590 Abs. 2 Kom-E). Bei Schadenersatzansprüchen aus dem Zusammenstoß von Schiffen beginnt die Verjährung nach § 590 Abs. 3 Kom-E mit dem Ereignis, das den Schaden ausgelöst hat (also ein Fall des § 187 Abs. 1 BGB, oben Rn 189) – bisher: mit Ablauf des Tages, an dem das Ereignis stattgefunden hat (§ 903 Abs. 2 HGB, Fall des § 187 Abs. 2 S. 1 BGB). Schließlich beginnt die Verjährung von Ansprüchen auf Bergelohn oder Sondervergütung bzw. wegen Beseitigung eines Wracks gemäß § 590 Abs. 4 S. 1 Kom-E mit Ablauf des Tages, an dem die betreffenden Maßnahmen beendet wurden. Hier sieht § 590 Abs. 4 S. 2 Kom-E wiederum eine Sonderregelung für Rückgriffsansprüche vor, die mit der des § 590 Abs. 1 Nr. 1 S. 2 Kom-E übereinstimmt.

#### 3. Hemmung durch Geltendmachung des Anspruchs

§ 591 Kom-E übernimmt mit Abweichungen den besonderen Hemmungstatbestand des § 439 Abs. 3 HGB. Beide Vorschriften betreffen nur „Ersatzansprüche“, also keine Ansprüche auf Erfüllung. § 439 Abs. 3 HGB erfasst nur Ersatzansprüche gegen den Frachtführer, wogegen § 591 Kom-E in dieser Hinsicht keine Beschränkungen vorsieht. Während sich § 439 Abs. 3 HGB auf Ersatzansprüche „aus einer Beförderung“ bezieht, gilt die Regelung des § 591 Kom-E für alle Ersatzansprüche aus den in den §§ 588, 589 Kom-E aufgeführten Rechtsverhältnissen bzw. für alle in den §§ 588, 589 Kom-E genannten Ansprüche, wenn es sich um Ersatzansprüche handelt. Wie bei § 439 Abs. 3 HGB wäre der Tatbestand der Hemmung durch Verhandlungen des § 203 BGB neben § 591 Kom-E anwendbar.<sup>88</sup>

§ 591 Kom-E weicht insoweit von § 439 Abs. 3 HGB ab, als nach § 591 S. 2 Kom-E zur Wahrung der Schriftform (nach § 126 BGB)<sup>89</sup> die „telekommunikative Übermittlung“ der Erklärung, mit der die Ersatzansprüche erhoben werden, genügt. Diese Formulierung ist § 127 Abs. 2 S. 1 BGB entnommen, der diese Erleichterung im Falle der vereinbarten Schriftform vorsieht. Nach wie vor ist aber die eigenhändige Unterschrift erforderlich, deren Abbild mit übermittelt werden muss.<sup>90</sup>

Ich halte die Einführung einer weiteren gesetzlichen Form neben denen der §§ 126–126 b BGB für unangebracht. Für die Geltendmachung des Anspruchs sollte die Textform des § 126 b BGB genügen. Maßgeblich ist der zum Ausdruck gebrachte Wille des Gläubigers, den betreffenden Anspruch geltend zu machen. Ein Interesse des Schuldners daran, dass dies in einer besonderen Form erfolgt, ist nicht zu erkennen, zumal es um Ersatzansprüche geht, also häufig um eine Einstandspflicht des Schuldners für eine vorangegangene Pflichtverletzung. In jedem Falle sollten § 439

<sup>87</sup> Näher Kom-Begr. S. 174 f.

<sup>88</sup> Siehe BGH TranspR 2008, 476 [22–24] = HmbSeeRep 2008, 173 Nr. 74, Berufungsentscheidung LG Bonn HmbSeeRep 2007, 92 Nr. 64.

<sup>89</sup> Nachdrücklich OLG München TranspR 2008, 321 = HmbSeeRep 2008, 251 Nr. 102.

<sup>90</sup> Kom-Begr. S. 176.

<sup>86</sup> Kom-Begr. S. 174 (oben).

Abs. 3 HGB und § 591 Kom-E im Hinblick auf die Form in gleicher Weise ausgestaltet sein.

#### 4. Abweichende Vereinbarungen

- 196 Siehe zunächst die Hinweise oben Rn 11–12. Von den §§ 588–591 Kom-E kann durch vertragliche Vereinbarungen grundsätzlich ohne Einschränkungen abgewichen werden. Lediglich für Ansprüche aus einem Stückgutfrachtvertrag oder einem Konnossement bestimmt § 592 Kom-E, dass die Verjährung nur durch eine im Einzelnen ausgehandelte Abrede, also nicht durch vorformulierte Vertrags- (bzw. Konnossements-)Bedingungen erleichtert oder erschwert werden kann. Dies gilt schlechthin, nicht nur für die Regelungen der §§ 588–592 Kom-E und damit etwa auch für § 203 BGB (oben Rn 193).

#### 5. Konkurrierende Ansprüche

- 197 § 593 Kom-E stellt klar, dass außervertragliche Schadenersatzansprüche, die mit vertraglichen Schadenersatzansprüchen konkurrieren, die ihrerseits unter die Kataloge des §§ 588–589 Kom-E fallen, ebenfalls nach Maßgabe der §§ 588–592 Kom-E verjähren. § 592 Kom-E bezieht sich offenbar nicht auch auf § 593 Kom-E, so dass die hier geregelte Gleichschaltung der Verjährung der außervertraglichen und der vertraglichen Ansprüche abbedungen werden kann.
- 198 M. E. sollte § 593 Kom-E aber ohnehin komplett gestrichen werden. So ist kein Grund ersichtlich, eine solche Regelung nur auf die Schadenersatzansprüche des Seehandelsrechts zu beschränken. Eine ganz entsprechende Konkurrenz kann auch im Hinblick auf Ansprüche auf Aufwendersatz bestehen. Solche können sich gemäß § 683 S. 1 BGB namentlich aus den Grundsätzen über die Geschäftsführung ohne Auftrag (§§ 677 ff.) und daneben etwa aus §§ 483 Abs. 2 Nr. 2, 487, 488 Abs. 2 Nr. 1, 489 Abs. 3, 490 Abs. 1 S. 4 Hs. 1 und Abs. 2 S. 2 Hs. 1, 491 Abs. 4, 492 Abs. 1 S. 2 und Abs. 2 S. 2, § 508 Abs. 1, 529 Abs. 1 S. 2, 558 Abs. 2 S. 1 Kom-E ergeben. Auch der Anspruch auf Bergelohn (§ 558 Kom-E – oben Rn 180) kann ein vertraglicher sein (siehe § 566 Kom-E) und zumindest teilweise mit dem Aufwendersatzanspruch aus § 683 S. 1 BGB konkurrieren. Das Gleiche gilt für gesetzliche Ansprüche nach § 354 Abs. 1 HGB und vertragliche Ansprüche auf zusätzliche Vergütung nach §§ 490 Abs. 1 S. 4 Hs. 1 und Abs. 2 S. 2 Hs. 1, 491 Abs. 4, 492 Abs. 4, 493 Abs. 3 Kom-E, auf Liegegeld nach §§ 527 Abs. 3, 531 Abs. 1 Kom-E sowie auf Sondervergütung nach § 560 Kom-E. Es ist kaum einzusehen, warum die Gleichschaltung nur für Schadenersatzansprüche gelten soll.
- 199 Unabhängig davon gehört eine so weitgehende Anordnung wie die generelle Gleichschaltung vertraglicher und außervertraglicher Ansprüche richtigerweise ins BGB. Eine Sonderregelung nur für das Seehandelsrecht ist kaum begründbar und fehl am Platze. Sie würde außerdem die Gefahr begründen, dass sie so verstanden würde, dass eine solche Gleichschaltung in anderen Rechtsgebieten gerade ausgeschlossen sein soll. In Teilbereichen des Frachtrechts ist die umfassende Geltung aller Haftungsbefreiungen und -begrenzungen – einschließlich der Verjährung – auch für außervertragliche Ansprüche ohnehin verwirklicht; siehe nur § 434 Abs. 1, § 607a Abs. 1 HGB, Art. 28 Abs. 1 CMR,<sup>91</sup> Art. 41 § 1 CIM 1999, Art. 24 WarschauAbk,<sup>92</sup> Art. 29 MontrealÜ, Art. 22 CMNI. Im Übrigen kann die Entwick-

lung entsprechender Grundsätze der Rechtsprechung überlassen werden.

#### XIV. Die Beschränkbarkeit der Gesamthaftung

Der Siebente Abschnitt (§§ 594–600 Kom-E) über die allgemeine Haftungsbeschränkung übernimmt die heute gleich am Anfang des Fünften Buches stehenden Regelungen der §§ 486–487e HGB. Hier gibt es nur unbedeutende Änderungen. Art. 7 Abs. 2 EGHGB müsste entsprechend angepasst werden. In Art. 7 Abs. 3 EGHGB kann inzwischen wohl die Bezugnahme auf das Inkrafttreten des Protokolls von 1996<sup>93</sup> zum HBÜ 1976<sup>94</sup> am 13. Mai 2004<sup>95</sup> entfallen. Schließlich wird in § 594 Abs. 1 S. 2 Kom-E ausdrücklich klargestellt, dass auch die Haftung aus dem Bunkeröl<sup>96</sup> der Beschränkung nach Maßgabe des HBÜ 1996<sup>97</sup> unterliegt.<sup>98</sup> Warum ein solcher Hinweis erforderlich sein soll, ist allerdings nicht ersichtlich.

#### XV. Verfahrensvorschriften

Ohne Vorbild im heute geltenden Recht ist der vorgeschlagene eigenständige Achte Abschnitt (§§ 601–602 Kom-E) mit besonderen seerechtlichen Verfahrensvorschriften.

##### 1. Die Zustellung an den Kapitän

Gemäß § 601 Kom-E kann eine Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung sowie ein Urteil oder ein Beschluss über einen Arrest in das Schiff (§ 922 Abs. 1 S. 1 ZPO – siehe unten Rn 211–218) dem Kapitän zugestellt werden. Der Kapitän hat damit eine besondere gesetzliche Zustellungsvollmacht. Diese besteht, wenn er sich im deutschen Hoheitsgebiet aufhält, insbesondere an Bord seines Schiffes in einem deutschen Hafen. Auf die Staatszugehörigkeit des Schiffes kommt es nicht an. Eine Zustellung an den Kapitän als Zustellungsempfänger ist eine Inlandszustellung, auch wenn der Zustellungsadressat im Ausland ansässig ist. Die besonderen Vorschriften über die Auslandszustellung kommen daher nicht zur Anwendung (siehe etwa §§ 183, 184 ZPO, die VO Nr. 1348/2000<sup>99</sup> und §§ 1067–1071 ZPO sowie das HZÜ).<sup>100</sup>

Die Zustellungsvollmacht im Hinblick auf Klagen auf Duldung der Zwangsvollstreckung in das Schiff bezieht sich auf § 584 Kom-E über die Befriedigung des Schiffsgläubigers. Nach dessen Abs. 2 können die Klagen nur noch gegen den Eigentümer des Schiffes oder den Ausrüster (oben Rn 16) gerichtet werden, nicht aber mehr, wie noch nach § 760 Abs. 2 S. 1 HGB, auch gegen den Kapitän. An die Stelle der gesetzlichen Passivlegitimation des Kapitäns tritt die gesetzliche Zustellungsvollmacht.<sup>101</sup>

Neu ist, dass eine solche nach § 601 Kom-E auch im Hinblick auf die Zustellung von Arresturteilen oder

<sup>93</sup> Protokoll vom 2. Mai 1996 zum Übereinkommen von 1976 vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 2000 II S. 790).

<sup>94</sup> Übereinkommen von 1976 vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786).

<sup>95</sup> BGBl. 2004 II S. 1793.

<sup>96</sup> Internationales Übereinkommen vom 23. März 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBl. 2006 II S. 578).

<sup>97</sup> HBÜ 1976 in der Fassung des Protokolls vom 2. Mai 1996.

<sup>98</sup> Siehe *Ramming* VersR 2007, 306, 313 (unter 7.) sowie DVIS A 104 S. 17–32.

<sup>99</sup> Verordnung (EG) Nr. 1393/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. November 2007 über die Zustellung gerichtlicher und außergerichtlicher Schriftstücke in Zivil- oder Handelssachen in den Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1348/2000 (ABl. 2007 Nr. L 324 S. 79).

<sup>100</sup> Übereinkommen von 15. November 1963 über die Zustellung gerichtlicher und außergerichtlicher Schriftstücke im Ausland in Zivil- und Handelssachen (BGBl. 1977 II S. 1453).

<sup>101</sup> Siehe Kom-Begr. S. 177 f.

<sup>91</sup> Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) (BGBl. 1961 II S. 1119).

<sup>92</sup> Abkommen vom 12. Oktober 1929 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (RGI. 1933 II S. 1039) in der Fassung des Protokolls von 28. September 1955 (BGBl. 1958 II S. 291).

-beschlüssen bestehen soll. Dies steht offensichtlich im Zusammenhang mit dem Bestreben, den Arrest von Schiffen zu erleichtern (siehe den vorgeschlagenen § 917 Abs. 1 S. 2 ZPO – unten Rn 211–218). Hier besteht eine gesetzliche Zustellungsvollmacht des Kapitäns (nur) für den Reeder, nicht auch für den Ausrüster. Allerdings bleibt unerfindlich, warum diese Zustellungsvollmacht nicht auch auf die Klage in der Hauptsache erstreckt wird, so dass diese ggf. gleichzeitig anhängig gemacht werden kann.

- 205 M. E. ist es darüber hinaus geboten, die Zustellungsvollmacht des Kapitäns umfassend auszugestalten. Sie sollte sowohl für den Reeder als auch für den Ausrüster (oben Rn 16) bestehen und schlechthin alle Verfahren betreffen, die gegen einen von ihnen (oder beide) anhängig gemacht werden sollen. Die geltend gemachten Ansprüche oder Rechte müssen sich auch nicht auf das betreffende Schiff beziehen oder überhaupt einen Bezug zur Schifffahrt haben. Die Zustellungsvollmacht würde damit weit über die allgemeine gesetzliche Vertretungsbefugnis des Kapitäns (§ 479 Abs. 1 S. 1 Kom-E – oben Rn 18–19) hinausgehen. Auf diese Weise könnten die oftmals langwierigen Zustellungen im Ausland vermieden werden. Eine Zustellung an den Kapitän ist auch sachgerecht, weil er schon aufgrund seiner Stellung in ständigem Kontakt mit dem Reeder bzw. Ausrüster steht bzw. stehen sollte.

## 2. Klagen wegen des Zusammenstoßes von Schiffen

- 206 Bislang enthalten die §§ 738–738b HGB Vorschriften über die gerichtliche Zuständigkeit sowie die Rechtshängigkeit im Hinblick auf Klagen aus dem Zusammenstoß von Schiffen. Diese Vorschriften gehen auf das ZuständÜ<sup>102</sup> zurück. Sie sind nicht mit in die §§ 552–555 Kom-E über den Schiffszusammenstoß (oben Rn 179) übernommen worden. Auch im Achten Abschnitt des Kom-E finden sich keine Regelungen von der Art der §§ 738–738b HGB. Stattdessen wird in § 602 S. 1 Kom-E angeordnet, dass für Klagen wegen eines Anspruchs aus einem Zusammenstoß von Schiffen das ZuständÜ gilt. Ohne Bedeutung ist die Grundlage des Anspruchs, er kann auf das ZusÜSee, die §§ 552–555 Kom-E oder ein (dem ZusÜSee nachgebildetes oder autonomes) ausländisches Sachrecht gestützt werden (siehe § 738 Abs. 3 HGB).<sup>103</sup>

- 207 Kommt das Übereinkommen ohnehin zur Anwendung, weil alle beteiligten Schiffe Vertragsstaaten des Übereinkommens zugehören (Art. 8 Abs. 1 ZuständÜ), hat § 602 S. 1 Kom-E lediglich deklaratorische Wirkung. Die Vorschrift hat jedoch eine konstitutive Funktion, wenn die auch-wenn-Erweiterung des § 602 S. 1 Hs. 2 Kom-E zum Tragen kommt, also keines der beteiligten Schiffe die Flagge eines Vertragsstaats führt. Als mit umfasstes Weniger deckt die Erweiterung auch die Situation, dass nur eines oder mehrere der beteiligten Schiffe nicht die Flagge von Vertragsstaaten führen. In diesen Fällen einer konstitutiven Anordnung der Geltung des ZuständÜ in § 602 S. 1 Kom-E gehen die Bestimmungen der EuGVV,<sup>104</sup> das GVÜ-Dk,<sup>105</sup> des Luga-

noÜ<sup>106</sup> und zukünftig des LuganoÜ 2007<sup>107</sup> über die Zuständigkeit und die Rechtshängigkeit von Verfahren denen des ZuständÜ vor.<sup>108</sup>

Daneben gibt es Fälle, in denen das das ZuständÜ nicht zur Anwendung gelangt und außerdem die auch-wenn-Erweiterung des § 602 S. 1 Hs. 2 Kom-E nicht weiterhilft. So können sich (erstens) „Personen“, also die Reeder oder Ausrüster (oben Rn 16) beteiligter Schiffe, nach § 602 S. 2 Kom-E nicht auf das ZuständÜ berufen, wenn die Gegenseitigkeit nicht verbürgt ist (siehe schon § 738 Abs. 2, § 738 a Abs. 1, Abs. 2 S. 2 HGB). Das ZuständÜ erlaubt in Art. 8 Abs. 2 Nr. 1 einen solchen Vorbehalt. Sind (zweitens) nur in deutsche Staatsangehörige beteiligt, kommt das ZuständÜ nach seinem Art. 8 Abs. 2 Nr. 2 nicht zur Anwendung. Die auch-wenn-Erweiterung versagt, weil alle beteiligten Schiffe einem Vertragsstaat, nämlich Deutschland, angehören. Schließlich gilt (drittens) nach Art. 7 ZuständÜ das Übereinkommen nicht für Zusammenstöße im räumlichen Anwendungsbereich der RhSchA<sup>109</sup> (siehe Art. 1 Abs. 1 und 3).<sup>110</sup> In diesen Fällen sollen offenbar die allgemeinen Vorschriften über die Zuständigkeit und die Rechtshängigkeit von Klagen gelten.

M. E. sollte die auch-wenn-Erweiterung mit der (ggf. auch nur stillschweigend zum Ausdruck gebrachten) Maßgabe gestrichen werden, dass es bei der Anordnung der allgemeinen Geltung des ZuständÜ in allen Fällen bleibt, sei es mit deklaratorischer, sei es mit konstitutiver Wirkung. In letzterem Falle gehen die europäischen Regelungen (oben Rn 207) automatisch vor, außerdem kann hier der Vorbehalt der Gegenseitigkeit beibehalten werden. Schließlich sollte nach dem Vorbild des § 738b HGB klargestellt werden, dass die Vorschriften der RhSchA und des MoselV<sup>111</sup> in jedem Falle Vorrang haben.

## 3. Weitere Gerichtsstände

Es fällt auf, dass der Kom-E keine eigenen Bestimmungen über Gerichtsstände vorsieht. Auf den Gerichtsstand des Heimathafens (§ 488 HGB) kann in der Tat gut verzichtet werden. Es bietet sich aber an, den Achten Abschnitt um eine Regelung von der Art des § 440 HGB zu ergänzen, die nur für Güterbeförderungsverträge, also den Stückgutfrachtvertrag, das Konnossement und den Reisefrachtvertrag gilt (oben Rn 21–48, 49–88, 129–141). Dabei sollten nach dem Vorbild des § 440 Abs. 1 HGB Gerichtsstände am (vorgesehenen) Ort der Übernahme des Gutes und am (vorgesehenen) Ort der Ablieferung begründet werden. Im Falle einer erweiterten Seebeförderung (oben Rn 8–10) bieten sich entsprechende Gerichtsstände am Ort der Übernahme und der Ablieferung des Gutes sowie im Verschiffungs- und im Bestimmungshafen der Seeteilstrecke an (siehe Art. 66 [a] Rotterdam Regeln). Ebenso könnte die Bestimmung des § 440

erkenntnis und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 19. Oktober 2005 (ABl. 2005 Nr. L 299 S. 62).

<sup>106</sup> Übereinkommen vom 16. September 1988 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung in Zivil- und Handelssachen (BGBl. 1994 II S. 2658, 3772).

<sup>107</sup> Übereinkommen vom 28. März 2007 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (ABl. 2007 Nr. L 339 S. 3).

<sup>108</sup> Siehe *Ramming* HmbSchRZ 2009, 65 Nr. 20 Rn 28–30.

<sup>109</sup> Revidierte Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Neufassung vom 11. März 1969 (BGBl. II S. 597), zuletzt geändert durch das Zusatzprotokoll Nr. 7 vom 27. November 2002 (BGBl. 2003 II S. 1915).

<sup>110</sup> sowie *Ramming* (Fn 18) Rn 692.

<sup>111</sup> Vertrag vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel (BGBl. II S. 1837), zuletzt geändert durch das Dritte Protokoll vom 12. Mai 1987 (BGBl. 1988 II S. 586).

<sup>102</sup> Internationales Übereinkommen vom 10. Mai 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen (BGBl. 1972 II S. 653, 663).

<sup>103</sup> sowie *Ramming* HmbSchRZ 2009, 65 Nr. 20 Rn 24–34.

<sup>104</sup> Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (ABl. 2000 L 12 S. 1; berichtigt ABl. 2001 L 307 S. 28), zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1103/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2008 (ABl. 2008 Nr. L 304 S. 80), Neufassung der Anhänge durch Verordnung (EG) Nr. 280/2009 der Kommission vom 6. April 2009 (ABl. 2009 L 93 S. 13).

<sup>105</sup> Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und dem Königreich Dänemark über die gerichtliche Zuständigkeit und die An-

Abs. 2 HGB über den Gerichtsstand des jeweils anderen – vertraglichen bzw. ausführenden – Verfrachters übernommen werden. Klarzustellen wäre schließlich, dass die Gerichtsstände bei allen (erweiterten) Seebeförderungen unabhängig vom anwendbaren Sachrecht zur Verfügung stehen.<sup>112</sup> Bei alledem gehen die in den europäischen Vorschriften vorgesehenen Gerichtsstände (oben Rn 207) stets vor.

#### XVI. Wegfall des Erfordernisses eines Arrestgrundes bei Schiffsarresten

**211** Ganz am Ende des Kom-E findet sich ein Vorschlag für eine sehr weitgehende, geradezu revolutionäre Neuregelung. Der Arrest von Schiffen zur Sicherung von Ansprüchen gegen den Reeder unterliegt den §§ 916 ff. ZPO. Erforderlich ist nach § 917 ZPO neben dem Arrestanspruch ein besonderer Arrestgrund. Dazu muss nach Abs. 1 der Vorschrift glaubhaft gemacht werden (§ 920 Abs. 2 ZPO), dass ohne die Verhängung des Arrestes die Vollstreckung des Urteils vereitelt oder wesentlich erschwert werden würde. § 917 Abs. 2 ZPO hilft in der Weise aus, dass ein Arrestgrund vorliegt, wenn das Urteil im Ausland vollstreckt werden müsste und die Gegenseitigkeit nicht verbürgt ist. Diese hohen Anforderungen an den Arrestgrund haben dazu geführt, dass Arreste von Schiffen in Deutschland kaum noch stattfinden.

##### 1. Die Neuregelung

**212** Der Kom-E sieht eine Ergänzung des heutigen § 917 Abs. 1 ZPO um eine Bestimmung vor, wonach es eines Arrestgrundes nicht bedarf, wenn ein Schiff mit Arrest belegt werden soll. Dieser Vorschlag wird ganz offen mit einer Angleichung der Rechtslage in Deutschland mit der in den Niederlanden begründet, wo Schiffsarreste unter erheblich leichteren Voraussetzungen erfolgen können, sowie mit einer Stärkung des Rechtsstandorts Deutschland,<sup>113</sup> was in der Tat höchst bemerkenswert ist. Die Kom-Begr. sieht sich zutreffend auch nicht durch das ArrestÜ<sup>114</sup> gehindert, weil dessen Art. 6 Abs. 2 klarstellt, dass das Arrestverfahren sich nach dem Recht des betreffenden Staates bestimmt.

##### 2. Der Standort

**213** Systematisch hätte die neue Regelung in den Achten Abschnitt (§§ 601–602 Kom-E) hineingehört. Der nunmehr vorgeschlagene § 917 Abs. 1 S. 2 ZPO bezieht sich ohne Einschränkungen auf alle Schiffe, also sowohl auf Binnen- wie auf Seeschiffe. Aus der Kom-Begr. ergibt sich nicht, dass dies gewollt war; die ausdrückliche Bezugnahme auf das ArrestÜ, das nur Seeschiffe betrifft, spricht jedenfalls dagegen.<sup>115</sup> Eine Aufnahme der Bestimmung in den Achten Abschnitt würde ihre Anwendung automatisch auf Seeschiffe beschränken.

##### 3. Pfändung des Schiffes

**214** Darüber hinaus gilt der vorgeschlagene § 917 Abs. 1 S. 2 ZPO für den Fall, dass ein Schiff „mit Arrest belegt“ werden soll. Gemeint ist die Pfändung des Schiffes auf Grundlage eines gegen den Eigner oder den Reeder (oder den Ausrüster des Seeschiffes, Art. 3 Abs. 4 ArrestÜ) ergangenen Arrestbeschlusses oder -urteils (§ 922 Abs. 1 S. 1 ZPO) nach §§ 928, 930, §§ 803 ff., §§ 808 ff. ZPO bzw. im Falle eines in einem deutschen Register eingetragenen Schiffes nach Maßgabe des § 931 ZPO. Zur Zustellung an den Kapitän (des Seeschiffes) siehe § 601 Kom-E (oben Rn 202–205). Der Arresttitel, der ohne Prüfung des Arrest-

grundes ergangen und aufgrund dessen die Pfändung des Schiffes bewirkt worden ist, wäre auch die Grundlage für die Eintragung des Arrestpfandrechts sowie der Vormerkung (§ 931 Abs. 6 S. 1 und Abs. 3 Hs. 1 ZPO).

##### 4. Der Arrestanspruch

Der Arrestanspruch, zu dessen Sicherung der Arrest 215 ausgebracht wird, muss sich gegen den Reeder (oben Rn 14–15) bzw. Eigner (§ 1 BinSchG) des Schiffes richten. Darüber hinaus soll es offenbar keine weiteren Beschränkungen geben. Solche finden sich für Seeschiffe allerdings im ArrestÜ, dessen Art. 2 Hs. 1 den Arrest nur für die Art. 1 Abs. 1 (a) bis (q) genannten Seeforderungen zulässt. Soweit das ArrestÜ zur Anwendung gelangt (Art. 8 Abs. 1), kann auch unter den erleichterten Voraussetzungen des vorgeschlagenen § 917 Abs. 1 S. 2 ZPO das Seeschiff nur im Hinblick auf Seeforderungen arrestiert werden.

Diese Beschränkung gilt nicht, wenn das ArrestÜ nicht 216 zur Anwendung gelangt (Art. 8 Abs. 2). In diesem Falle kann jeder Gläubiger des Reeders das Schiff ohne Vorliegen eines Arrestgrundes pfänden, selbst wenn die Forderung mit dem Betrieb des Schiffes nichts zu tun hat. Dies geht m. E. erheblich zu weit. Besser wäre eine Übernahme der Beschränkungen des Art. 1 Abs. 1, Art. 3 Abs. 1 ArrestÜ auch in den Fällen, in denen das Übereinkommen nicht zur Anwendung gelangt, und zwar sowohl bei See- wie bei Binnenschiffen.

##### 5. Einführung eines besonderen Schiffspfändungstitels

Das Arresturteil bzw. der Arrestbeschluss, der nach 217 § 917 Abs. 1 S. 2 ZPO in der Fassung des Kom-E ohne Prüfung eines Arrestgrundes ergangen ist, kann nur für die Pfändung eines Schiffes des Arrestschuldners sowie die Eintragung der Arrestpfandrechts und der Vormerkung (oben Rn 214) verwendet werden. Dies muss auf dem Arresttitel vermerkt werden, um sicher zu gehen, dass er nicht für andere Vollstreckungsmaßnahmen gegen den Arrestschuldner eingesetzt wird. Insofern wäre eine ergänzende gesetzliche Regelung erforderlich, etwa in § 922 ZPO oder, nach Übernahme des § 917 Abs. 1 S. 2 ZPO in der Fassung des Kom-E in den Achten Abschnitt, hier.

##### 6. Eintragung einer Arresthypothek

Eine Pfändung des Schiffes (oben Rn 214) setzt voraus, 218 dass es sich in einem deutschen Hafen befindet. Die Vollziehung eines Arresttitels gegen ein Schiff, das in einem deutschen Schiffsregister eingetragen ist (und sich ggf. im Ausland befindet), durch Eintragung einer Sicherungshypothek, sieht das Gesetz nicht vor. § 870a ZPO gilt nicht im Arrestverfahren und wird durch § 931 ZPO verdrängt. In Grundstücke kann nach §§ 866 ff. ZPO durch Eintragung einer Sicherungshypothek vollstreckt werden, ebenso im Arrestverfahren nach Maßgabe des § 932 ZPO. Die Möglichkeit der Sicherung vom Ansprüchen würde erleichtert, wenn man eine Vollziehung des Arresttitels auch durch Eintragung einer Arresthypothek zulassen würde, etwa in einem neuen § 932a ZPO oder durch eine entsprechende Regelung im Achten Abschnitt. Auch hier sollte auf die Glaubhaftmachung eines Arrestgrundes verzichtet werden.

<sup>112</sup> Siehe *Ramming* HmbSchRZ 2009, 65 Nr. 20, insbesondere Rn 9–21.

<sup>113</sup> KomBegr S. 179.

<sup>114</sup> Internationales Übereinkommen vom 10. Mai 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über den Arrest in Seeschiffe (BGBl. 1972 II S. 655).

<sup>115</sup> Siehe S. 179.