

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT
REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

HEFT 11

DR. BERND KRÜGER

**Haftungsprobleme im
Übersee-Container-Verkehr**

HAMBURG 1967

Haftungsprobleme im Übersee-Container-Verkehr

Vortrag
von
Dr. Bernd Kröger

gehalten in der Jahresversammlung des Deutschen Vereins
für Internationales Seerecht am 13. Februar 1967

Haftungsprobleme im Übersee-Container-Verkehr *)

A

I. Kann man Zeitungsberichten Glauben schenken, so steht die Verkehrswirtschaft an der Schwelle einer neuen Ära — dem Container-Zeitalter. Gemessen an den Meldungen über bereits investiertes Kapital, über Container-Umschlagsanlagen, neu entwickelte technische Formen von Behältern und in Auftrag gegebenen Schiffsraum liegt der Beginn dieses Zeitalters schon hinter uns. Lediglich die rechtliche Bewältigung des neuen Verkehrs scheint hinter der stürmischen technischen und ökonomischen Entwicklung zurückzubleiben oder sie gar — wie aus mancher Kritik geschlossen werden könnte — kaum zur Kenntnis zu nehmen. In wenigen Veröffentlichungen zum Thema „Container-Verkehr“ fehlt der regelmäßig nicht näher begründete Ruf nach Haftungsreformen, nach Revision des bestehenden Rechts und nach neuen Konzeptionen insbesondere mit Blick auf die Haager Regeln.

Versucht man, die Berechtigung solcher Appelle nachzuprüfen, so bedarf es zunächst einer kurzen Verdeutlichung des hier interessierenden Vorgangs — des Transports von Gütern in Containern. Der Grundtatbestand, um den es aus rechtlicher Perspektive geht, stellt sich bei vereinfachender Betrachtung etwa wie folgt dar:

Für Container geeignete Güter werden in einem Behälter-Sammelplatz oder, um die gebräuchliche englische Terminologie zu verwenden, in einem Container-Terminal angeliefert — mag dieser im Hafen oder im Binnenland liegen — und dort in einen Container gestaut, der daraufhin verschlossen wird. Hat ein Ablader eine hinreichende Menge geeigneter Güter, kann er sie selbst in einen Container stauen und diesen bereits verschlossen dem Beförderer im Container-Terminal zur Verfügung stellen.

Befindet sich der Container-Terminal nicht im Hafen selbst, wird der beladene Container zunächst eine Strecke über Land regelmäßig auf Schienen- oder Straßenfahrzeugen transportiert und anschließend entweder sofort an Bord genommen oder zunächst in entsprechenden „parking areas“ des Hafens

*) Der Vortrag ist als Manuskript gedruckt. Auf die Beifügung eines wissenschaftlichen Apparates mußte daher verzichtet werden. An Stelle eines Literaturnachweises sei vor allem auf folgendes Spezialschrifttum, das sich mit rechtlichen Problemen des Container-Verkehrs befaßt, hingewiesen: Berlingieri, *Diritto Marittimo*, 1952, 3 ff. (21 ff.) (I concetti di „package“ e „unit“ della convenzione di Bruxelles e di „unità di carico“ dell-art. 423 cod. nav.)

Hübener, *Versicherungswirtschaft*, 1966, 393 ff., 449 ff. (Die Verwendung von Containern im Übersee-Verkehr)

Lebuhn, *Arkiv for Sjørett*, 1966, 515 ff. (Container Problems under German Law)

Liesecke, *Betriebsberater*, 1965, 1435 ff. (Verfrachterhaftung beim Behälter-[Container]-Verkehr)

Warot, *Droit Maritime Français*, 1951, 263 ff. (L'avènement du container dans le trafic maritime)

gelagert. Das Einladen wird regelmäßig im „roll on / roll off“= oder „lift on / lift off“-Verfahren vorgenommen. Das erste Verfahren, bei dem die Container zusammen mit dem „Trailer“ an Bord genommen werden, wird vornehmlich im Fährverkehr oder — allgemein gesprochen — im short trade angewandt. Die „lift on / lift off“-Technik, bei der nur der Container ohne Trailer an Bord genommen wird, ist die für längere Reisen, also den eigentlichen hier interessierenden Überseeverkehr, bislang gebräuchliche Form der Verladetechnik.

Nach Ankunft der Container im Hafen des Bestimmungslandes werden sie wiederum zu einem „Inland-Terminal“ befördert, wo sie entweder entladen und die Güter an Endempfänger oder Spediteure verteilt werden, oder der Container als solcher wird dem Endempfänger an dessen inländischen Bestimmungsort ausgeliefert.

II. Die Vorteile dieses hier sehr abstrahiert beschriebenen Systems können vielfältig sein und stellen sich aus der Sicht der jeweils Beteiligten unterschiedlich dar:

Ein wesentlicher Vorteil für den Verfrachter — im wirtschaftlichen Ergebnis aber für alle am Versandvorgang Beteiligten — liegt in der Beschleunigung, weil Mechanisierung der lohnintensiven und schadensanfälligen Lade- und Löscharbeiten. Der Umschlag verbilligt sich, die Liegezeiten der Seeschiffe werden verkürzt, es läßt sich die gleiche Gütermenge mit weniger Schiffen befördern, die mehr Reisen im Jahr durchführen können. Dem stehen gegenüber die erheblich höheren Investitionsaufwendungen der Reeder für Container-Schiffe und deren Ausstattung mit Containern, die ein Vielfaches des für normale Linienschiffe erforderlichen Kapitalaufwandes verlangen. Die Verkürzung der Liegezeiten hat überdies bereits zu gewerkschaftlichen Vorstellungen in England geführt, die Besatzung von Container-Schiffen zu vermehren, um in ausreichendem Maße Ablöser zur Verfügung stellen zu können — eine Forderung, die zu weiteren Kostensteigerungen führen müßte.

Der für den Verloader wesentlichste Vorteil liegt — abgesehen von der schnelleren Beförderung seiner Güter — in der Weitergabe wirtschaftlicher Einsparungen in Form reduzierter Frachtraten und in der vermutlich größeren Sicherheit seiner Güter vor Diebstahl und Beschädigungen mit einer damit zusammenhängenden Verbilligung der Transportversicherung. Ob mit der Beförderung von Gütern in Containern generell eine Verminderung der Schadensanfälligkeit verbunden sein wird, ist allerdings gegenwärtig noch ungeklärt. Insbesondere von Transportversichererseite wird bei der Risikobeurteilung darauf hingewiesen, daß sich aus der Container-Verwendung wiederum besondere Gefährdungsmöglichkeiten für die Ladung ergeben können, falls z. B. die Güter in den Containern nicht ordnungsgemäß gestaut seien, Luftfeuchtigkeit und Temperatur innerhalb der Behälter nicht hinreichend kontrolliert würden oder die Container äußere Schäden aufwiesen (eingedrückte Dächer), die z. B. durch Leckagen Beschädigungen auch der Güter zur Folge haben könnten. Selbst die geringere Diebstahlsanfälligkeit ist von amerikanischen Transportversicherern kritisch bewertet worden (vgl. McDowell in Fairplay Shipping Journal 1966, S. 30) mit dem Hinweis, „containerisation has only challenged pilferers to invent new ingenious forms of larceny, petty and grand“.

Eine Vereinfachung der Import- und Exportdokumente, der Zollformalitäten und, als sehr wesentliches noch offenes Problem, eine Überdenkung des Dokumenten-

geschäfts im Container-Durchfrachtverkehr aus der Sicht der Banken (Durchkonossement) kann zu weiteren wesentlichen Vorteilen für die verladende Wirtschaft führen.

III. Aus transportrechtlicher Sicht ergeben sich hier zwei Problemkreise mit unterschiedlichen Fragestellungen je nachdem, ob man die Betrachtung auf den reinen Hafen-Hafen-Verkehr beschränkt oder ob man den kombinierten Container-Verkehr (also das wirtschaftliche Endziel dieses Verkehrs) zum Gegenstand der Erörterung macht.

Im ersteren Fall geht es im wesentlichen um die Anwendbarkeit der Haager Regeln auf den Container-Verkehr.

Hier sind es zunächst zwei Themenkreise, die in der Diskussion angesprochen werden: die Frage nach der Haftung für Packung und Einheit und der Gedanke, den Container im Bereich der Haager Regeln als einen nach außen verlagerten Schiffsraum zu behandeln mit den sich daraus ergebenden Konsequenzen.

Lassen Sie mich hieran zunächst einige Bemerkungen knüpfen, um im Anschluß daran diejenigen Haftungsfragen zu skizzieren, die sich im Rahmen des Container-Haus-zu-Haus- oder Durchfrachtverkehrs ergeben.

B

I. Nach den Haager Regeln haftet der Verfrachter „per package or unit“ bis zu einem Höchstbetrag von £ 100,—, wenn nicht eine Wertdeklaration im Konnossement vorgenommen worden ist.

Die Höchstsumme beträgt in Deutschland gegenwärtig DM 1.250,— (§ 660 HGB) — eine Summe, die etwa verdoppelt würde bei der Annahme der vom Comité Maritime International (CMI) vorgeschlagenen Ergänzungen der Haager Regeln im Rahmen der sog. Visby Rules.

Die Frage stellt sich, ist beim Transport von Containern dieser selbst als „Packung oder Einheit“ zu werten oder sind es die einzelnen Güter im Container?

Das Problem wird sich lösen lassen nach dem Sinngehalt der Haftungsbeschränkung, deren Zweck es ist, den Verfrachter vor unbekanntem Risiken bei Übergabe verschlossener „Packungen“ zu schützen. Von diesem Sinngehalt her läßt sich zunächst eine grundsätzliche Unterscheidung treffen danach, wer die Güter in den Container gestaut hat: die Leute des Verfrachters oder des Abladers.

Hat der Verfrachter gestaut (gleichgültig, wem der Container gehört) werden die einzelnen ihm übergebenen Güter dadurch nicht zu einer Packung. Ein Schutzbedürfnis des Verfrachters vor unbekanntem Risiken und übermäßiger Inanspruchnahme ist im Hinblick auf den von ihm gepackten Container nicht zu erkennen. Er haftet für jedes einzelne Kollo bis zum Höchstbetrag.

Hat der Befrachter oder Ablader den Container gepackt und ihn verschlossen dem Verfrachter überstellt, scheint der typische Fall einer „Packung“ nach natürlichem Sprachgebrauch vorzuliegen. Diese Meinung wird denn auch vertreten, teilweise mit der Einschränkung, es müsse sich um mehrere Kolli derselben Ware handeln.

Auch für diesen Fall wird sich eine interessengerechte Lösung aus dem geschilderten Zweckgedanken der Haftungsbegrenzung entwickeln lassen. Den Weg gewiesen hat hier eine Entscheidung des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg aus dem Jahre 1956 („Hansa“ 1956, S. 2335). Das Gericht hat sich zur Beurteilung der Frage, ob im konkreten Fall eine „Packung“ vorliege, nicht auf die äußere Betrachtung des Gegenstandes beschränkt, sondern zusätzlich gefragt, was als Frachtgut zur Verschiffung angenommen worden war, worauf also sich der Frachtvertrag bezog. Vom dogmatischen Standpunkt aus mögen hier Zweifel berechtigt sein, ob damit nicht die begriffliche Grenze zwischen „Packung“ und (Fracht-) „Einheit“ aufgehoben wird, von der wirtschaftlichen Interessenlage her gesehen läßt sich auch in diesem Fall ein Schutzbedürfnis des Verfrachters vor unbekanntem Risiken und übermäßiger Inanspruchnahme im Hinblick auf die Container-Ladung kaum bejahen. Beziehen sich mithin der Frachtvertrag und das Auslieferungsversprechen im Konnossement auf die Anzahl der Kollis im Container, so wird man, vom Sinn der Haftungsbeschränkung her gesehen, auch insoweit eine Haftung je Packstück annehmen müssen. Solange Art und Zahl der Güter im Konnossement angegeben und die Fracht auf deren Grundlage berechnet ist, wird sich auch die Haftung hiernach richten. Daß bei dieser Unterscheidung der tatsächliche Bezugspunkt des Frachtvertrages zu ermitteln sein wird, für den der Wortlaut des Konnossements einen Anhaltspunkt (aber eben nur diesen) geben kann, sei hier gegenüber der möglichen Kritik an dieser Lösung bemerkt.

Der Einwand, die zwingende Verfrachterhaftung werde damit völlig dem Parteiwillen unterworfen, scheint mir nicht überzeugend. Auch die Haftung für die „Einheit“ richtet sich selbst nach der strengen amerikanischen Rechtsprechung, nach der Frachteinheit, also nach einem von den Parteien bestimmten Maßstab. Im übrigen würde die Beschreibung der Güter im Konnossement die Ladungsbeteiligten nur günstiger stellen können, so daß von einer Umgehung zwingender Normen zum Vorteil des Verfrachters regelmäßig nicht die Rede sein kann.

In jedem Fall liegt es schließlich in der Macht der Beteiligten, die Verfrachterhaftung den tatsächlichen Wertverhältnissen der Güter im Container anzupassen durch eine sogenannte Wertdeklaration im Konnossement (§ 660 HGB).

Mit diesen Bemerkungen soll nicht einer bindingslosen Parteiautonomie das Wort geredet werden. Auch Parteivereinbarungen sind im Rahmen der summenmäßigen Höchsthaftung Grenzen gesetzt. So dürfte kaum einem Zweifel unterliegen, daß Konnossementsregeln z. B. des Inhalts

„Vehicle, trailer, container mentioned herein constitutes for all purposes, including limitation of carrier's liability, one package only.“

einer gerichtlichen Nachprüfung im Rahmen des § 660 HGB schwerlich standhalten würden. Man mag die Beschränkung der Verfrachterhaftung der Haager Regeln auf Packung und Einheit für richtig halten oder nicht — keinesfalls läßt sich sagen, daß sie für den Container-Verkehr nicht gelten könne, weil sie für Container-Ladungen zu irrealen Ergebnissen käme.

II. Zur Anpassung der Haftung des Verfrachters an die Gegebenheiten des Container-Verkehrs von Hafen-zu-Hafen ist ferner der Gedanke geäußert worden, den Container als Teil des Schiffsraumes anzusehen, der lediglich nach außen verlagert worden sei. Eine solche Betrachtung hätte weitreichende Konsequenzen.

Da der Gedanke auf den ersten Blick einleuchtend scheint, lassen Sie uns hierbei einen Augenblick verweilen und uns einige Anwendungsfälle im Bereich der Haager Regeln vor Augen führen:

1. Der Verfrachter ist nach § 606 HGB verpflichtet, bei der Erfüllung des Frachtvertrages mit der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters zu verfahren. Aus dieser allgemeinen Verbindlichkeit hebt § 559 HGB die besondere Verpflichtung heraus, zu Beginn der Reise ein see- und ladungstüchtiges Schiff zu stellen und Schadenersatz zu leisten, falls ein erkennbarer Mangel nicht spätestens zu diesem Zeitpunkt behoben wird. Die Haftung ist unter den Voraussetzungen des § 662 HGB, also bei Konnossementsausstellung, zwingend.

Die Frage erhebt sich, läßt sich diese zwingende Pflicht zur Stellung eines ladungstüchtigen Schiffes ausdehnen auf den Fall einer Abladung in Container. Konkret gesprochen: Haftet der Verfrachter z. B. für Installationsmängel bei Kühlcontainern, für Fehler an der Verschlusmechanik oder für Reste früherer Ladung im Container, die die neue Ladung beschädigen, zwingend nach der Norm des § 559 HGB oder, falls die Container von ihm gestellt werden, lediglich entsprechend der abdingbaren Verpflichtung eines Vermieters, die Mietsache in einem Zustand zu übergeben, der zum vertragsmäßigen Gebrauch geeignet ist?

Die Anwendbarkeit des § 559 HGB auf Container ist bereits unbedenklich bejaht worden. Man wird sich dieser Auffassung jedoch nicht ohne weiteres und ohne Differenzierungen anschließen können. Es bedarf vielmehr auch hier einer Besinnung auf die Grundgedanken, die zu dieser unbedingten Verpflichtung des Verfrachters geführt haben.

Nicht auf die Verursachung eines Mangels stellt das Gesetz als Haftungsgrund ab, sondern auf das schuldhafte Nichtentdecken. Die Nichtbeseitigung einer erkennbaren Gefahrenquelle, selbst wenn sie durch Zufall entstanden ist, ist letztlich das die Haftung auslösende Verhalten. Der Verfrachter haftet, weil er die Güter mit einem Schiff auf eine Reise aussendet, das für die speziellen Gefahren des Seetransports nicht diejenigen Qualifikationen hat, die herbeizuführen ausschließlich der Verfrachter in der Lage ist. Sein alleiniger Risikobereich steht in Frage, wenn er die Güter in die Obhut des Schiffes übernimmt. Diese ausschließlich auf den Verfrachter bezogene Einwirkungsmöglichkeit auf das Transportgefäß rechtfertigt es letzten Endes, ihn auch für zufällig entstandene, nur schuldhaft nicht entdeckte Mängel ohne Freizeichnungsmöglichkeit haften zu lassen.

Aus dieser Sicht wird deutlich, daß eine vergleichbare Situation bei Containern nur in Sonderfällen gegeben sein wird. Bei Spezialschiffen etwa, die nur bestimmte, vielleicht genormte Container befördern, z. B. Container, die in einem besonderen „funktionellen“ und schiffbautechnisch konstruktiven Verhältnis zum Trägerschiff stehen, oder bei schwimmfähigen Containern wird eine analoge Heranziehung des § 559 HGB gerechtfertigt werden können. Setzt dagegen ein Ablader, z. B. ein Spediteur, Container ein und packt diese selbst oder durch selbständige Dritte, so kann von einem nach außen verlagerten Laderaum des Schiffes in dem hier maßgebenden Sinne nicht mehr gesprochen werden. Eine Verfrachterhaftung auf der Grundlage des § 559 HGB entfällt, selbst wenn die Behälter dem Ablader vom Verfrachter oder auf seine Veranlassung von einem selbständigen Container-Vermieter zur Verfügung gestellt worden sind.

Man kommt der Lösung dieser Frage nach meinem Dafürhalten auch nicht dadurch näher, daß man den Container lediglich als „appliance for handling the cargo“ bezeichnet und seinen Einsatz wirtschaftlich allein als Vorteil des Verfrachters begreift.

Die Frage, wem kommt der Einsatz von Containern letztlich zugute, wer ist hieran wirtschaftlich interessiert, läßt sich kaum mit einer klaren Interessensabgrenzung und daraus gezogenen Folgerungen für die Haftungslage beantworten.

Auch der Versuch, die Interessensphäre von Verfrachter und Verloader im Hinblick auf die Haftungslage abzugrenzen je nachdem, ob der Container im Hafen-Hafen-Verkehr eingesetzt wird (hier dominiere das Interesse des Verfrachters) oder im Haus-zu-Haus-Verkehr (hieran sei besonders der Verloader interessiert), will im Ergebnis nicht recht überzeugen; denn wenn das dominierende Interesse des Verfrachters in der Beschleunigung und Mechanisierung der Umschlagsarbeiten liegt, so ändert sich hieran nichts, wenn der Container — bevor er dem Verfrachter angeliefert wird — bereits in der Transportkette eine Bahnreise von etlichen Kilometern hinter sich hat. Die vorgeschlagene Abgrenzung nach der Einwirkungsmöglichkeit will mir daher als die einstweilen praktikabelste und auch dem Sinn des Gesetzes entsprechende erscheinen.

2. Bei der Frage, inwieweit die Sorgfaltspflicht des Verfrachters aus § 606 HGB in Verbindung mit § 663 HGB auf Container-Abladungen anzuwenden ist, stellt sich ein paralleles Problem. Nach § 606 trifft den Verfrachter die Pflicht, „beim Einladen, Stauen, Befördern, Behandeln und Ausladen der Güter mit der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters zu verfahren“. Für Schäden, die in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entstehen, hat er nach Verschuldensgrundsätzen einzustehen mit der Freizeichnungsmöglichkeit für die Zeit vor der Einladung und nach der Ausladung aus dem Schiff.

Die Unterscheidung im Hinblick auf die erforderliche Sorgfalt bei Container-Verladungen läßt sich im Anschluß an die eben geschilderte Differenzierung treffen, d. h.:

Setzt der Verfrachter Container ein und packt diese selbst, so obliegt ihm aufgrund der vorgenannten Bestimmungen sowohl die ordnungsgemäße Stauung der Container im Schiff wie die ordnungsgemäße Stauung der Güter im Container. Wird ihm der Container vom Befrachter oder einem Spediteur gepackt übergeben, so kann den Verfrachter für die Stauung im Container eine rechtliche Verantwortung nicht treffen. § 606 verpflichtet auch bei vom Verfrachter gestellten Containern diesen keineswegs zur Übernahme des Stauens, sondern regelt lediglich seine Verantwortung, wenn er die Stauarbeiten übernimmt. Ist streitig, ob der eingetretene Schaden durch die vom Ablader übernommene Stauung verursacht worden ist, so kann sich der Verfrachter gegebenenfalls auf die Beweisvermutung des § 603 Abs. I Nr. 5, II HGB berufen. Ob sich die Sorgfaltspflicht des Verfrachters hinsichtlich der ihm im Container übergebenen Güter auf den Container als solchen oder — jedenfalls dem Grunde nach — auf die einzelnen im jeweiligen Behälter gestauten Kollis bezieht, richtet sich auch hier in erster Linie nach dem Konnossement — insoweit bietet sich eine Parallele zu den Ausführungen zur Haftungsbegrenzung für „Packung“ und „Einheit“.

Das interessantere Problem bei der Anwendung des § 606 HGB liegt jedoch weniger im Bezugspunkt der Sorgfaltshaftung des Verfrachters als in der Frage, ob sich bei Einladung von Gütern in vom Verfrachter eingesetzte Container durch diesen selbst der Beginn der zwingenden Haftungsperiode des § 663 HGB (tackle-to-tackle-Prinzip) zugunsten der Ladungsbeteiligten verschiebt — mit anderen Worten: ob die Einladung von Gütern in Container der Einladung in das Schiff gleichsteht oder, schlagwortartig gesprochen, ob ein Container, der vom Verfrachter eingesetzt wird, jedenfalls insoweit als nach außen verlagertes Schiffsraum anzusehen ist, daß mit der Abladung in den Container die Freizeichnungsmöglichkeit für den Verfrachter endet?

Der Versuch, diese Frage zu bejahen, ist in jüngster Zeit gemacht worden mit dem interessanten Hinweis auf Entscheidungen des Reichsgerichts zur Haftung des geschleppten Schiffes für das Verschulden des Schleppers. Nach der anerkannten Rechtsprechung des Reichsgerichts haftet der Reeder des geschleppten Schiffes für ein schadenstiftendes Verschulden der Besatzung des fremden Schleppers dann, wenn die nautische Leitung des Schleppzuges — wie meistens beim Schleppen von Seeschiffen — dem Kapitän des geschleppten Schiffes zusteht. Das Reichsgericht (RGZ 78, 177) hat in diesem Zusammenhang die schlagwortartige Formulierung gebraucht, der Schlepper sei „eine nach außen verlagerte Maschine des Seeschiffs“. Hieran anknüpfend ist gesagt worden, der vom Verfrachter eingesetzte Container sei nichts anderes als ein nach außen verlagertes Raumteil des Seeschiffes. Der nautischen Kontrolle des Kapitäns über den Schlepper entspreche die kommerzielle Kontrolle des Verfrachters über den Container. Der zwingenden Haftung dort müsse eine zwingende Haftung hier entsprechen. Die Einbeziehung des Containers in den Risikobereich des Verfrachters mit der eingangs skizzierten Verschiebung des zwingenden Haftungszeitraumes stellt sich auf der Grundlage dieser Parallele nicht als neues Recht, sondern als eine logische Folge eines schon geltenden anerkannten Gewohnheitsrechtssatzes dar.

So überzeugend die Gleichung zunächst klingen mag, eine wirkliche Parallelität der Tatbestände mit einer daraus resultierenden Gleichsetzung der Rechtsfolgen wird sich bei näherer Betrachtung nicht bejahen lassen. Bei den Schleppschiffahrtentscheidungen ging es darum, dem Geschädigten letzten Endes aus Billigkeitserwägungen den Zugriff auf das Haftungsvermögen des großen Schiffes zu gestatten. Es ging darum, das Verhalten Dritter (der Angestellten des Schleppers) dem Verfrachter zurechnen zu können, weil dieser bzw. sein Kapitän eben jenes Verhalten maßgeblich beeinflussen konnte. Die hier interessierende Frage hat weder mit der Zurechnung eines Drittverschuldens zu tun noch mit der Möglichkeit, den Zugriff auf ein größeres Haftungspotential zu eröffnen. Es geht, vereinfacht gesehen, um die Frage: haftet der Verfrachter zwingend von einem früheren Zeitpunkt ab als ihm das Gesetz vorschreibt allein deswegen, weil er beim Packen von Gütern in Container Handlungen vornimmt, die — äußerlich betrachtet — dem Stauen im Schiff gleichstehen. Diese Vergleichbarkeit reicht mit Sicherheit nicht aus, gegen den klaren Wortlaut des Gesetzes und der Haager Regeln den Beginn der „tackle-to-tackle-period“ zu verlagern.

Eine andere Frage ist es, ob es unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten wünschenswert erscheint, den zwingenden Haftungszeitraum des Verfrachters zu

erweitern. Sofern der Container im Hafen gepackt, verschlossen und an Bord genommen wird, wird das Problem im Hinblick auf die Beweislastverteilung regelmäßig zu Lasten des Verfrachters gelöst werden. Sofern der Container in einem Inland-Terminal im Binnenland vom Verfrachter gepackt, verschlossen und zum Hafen befördert wird, greifen zwingende Landfrachtführergrundsätze ein. Die Übernahme der Haftung für Landschäden in beiden Fällen muß im übrigen auch als Teil der Attraktivität des eigenen Angebots im Rahmen der „Container-Konkurrenz“ gesehen werden, in die einzugreifen der Gesetzgeber erst bei Mißbräuchen berufen sein sollte.

Bei der Frage, ob es wirtschaftlich wünschenswert sei, den Container als „Schiffsraum an Land“ zu behandeln, wird ferner an die Problematik erinnert werden müssen, die sich bejahendenfalls im Zusammenhang mit der Konnossementsausstellung für in Container gepackte Ware ergeben würde. Die hieran bereits geknüpfte Folgerung und Forderung nach Ausstellung eines Bordkonnossements bei Abladung in einen Container könnte sicher nicht beschränkt werden auf verladefertige Container im Hafen, bei denen das Schiff, in das verladen werden soll, bereits bestimmt ist. Gibt diese Überlegung schon zu Zweifeln Anlaß, so würden — wollte man diesem Gedanken Raum geben — sogleich weitere Zweifel geweckt hinsichtlich der Berechtigung einer insoweit unterschiedlichen Behandlung von in Containern gepackten und anderen in einem „inland terminal“ vom Verfrachter übernommenen Gütern. Diese Fragen können im Rahmen dieses Vortrages nur aufgeworfen, nicht beantwortet werden. Sie zeigen jedoch die Problematik einer schematischen Gleichsetzung von Container und Schiffsraum, der auch de lege ferenda nur nach vorsichtiger Abwägung aller Konsequenzen gefolgt werden könnte. Die allgemeine Anregung, Container im Rahmen der Haager Regeln durch gesetzgeberische Maßnahmen oder Konventionseurwürfe dem Schiffsraum gleichzustellen, wird jedenfalls erheblicher Differenzierungen bedürfen und scheint mir als Appell an den Gesetzgeber wenn nicht ungeeignet, so zumindest verfrüht. Es ist nicht auszuschließen, daß die Entwicklung dahin drängen wird, für Großcontainer solche Konzeptionen zu überlegen. Interessengerechte Lösungen scheinen mir für den Bereich der Verfrachterhaftung an Hand der aufgezeigten Merkmale jedoch auch heute schon im Auslegungswege erreichbar.

Der Deutsche Verein für Internationales Seerecht, der sich in einem Arbeitsausschuß Rechtsfragen des Container-Verkehrs angenommen hat, ist meines Erachtens wohlberaten gewesen, zwar eine Reihe von Zweifelsfragen bei der Anwendung der Haager Regeln gegenüber dem Comité Maritime International aufzuwerfen und die Notwendigkeit einer Diskussion hierüber zu betonen, von der Forderung nach einer Revision der Haager Regeln jedenfalls für den Hafen-Hafen-Verkehr mit Containern aber zunächst abzusehen.

C

Im Rahmen der Mitgliedsverbände des CMI wird die Anwendung der Haager Regeln auf den Container-Verkehr von Hafen zu Hafen überwiegend ebenfalls als Auslegungs- und nicht als Änderungsproblem der Haager Regeln gesehen. Die Aufmerksamkeit der vom Bureau Permanent mit der Vorbereitung des Themas

„Container-Verkehr“ beauftragten Gruppe hat sich dem zweifellos noch schwierigeren, umfassenderen und wichtigen Fragenkreis des Container-Durchfracht-Verkehrs und der hier sich zeigenden rechtlichen Problematik zugewandt aus der sicher zutreffenden Erkenntnis heraus, daß erst der Einsatz von Containern im Haus-zu-Haus-Verkehr (gleichgültig, ob damit der Fabrikhof des Befrachters oder ein „Inland-Terminal“ gemeint ist) die Bezeichnung „strukturwandelnd“ oder „revolutionär“ im Zusammenhang mit der augenblicklichen Entwicklung verdient.

Die Haftung in der Transportkette, der Einsatz von Containern im ungebrochenen Verkehr wird die wirklich großen noch zu lösenden Fragen aufwerfen. Der „kombinierte“ oder „gemischte“ Transport von Gütern mit mehreren Verkehrsmitteln, die sich aneinander anschließen, ist zwar ebenfalls keine grundsätzlich neue Erscheinung, seine Probleme — insbesondere die haftungsrechtlicher Art — werden durch den Container-Verkehr jedoch besonders evident. Sie stellen sich teilweise neu und verlangen heute mehr denn je nach praktikablen Lösungen.

1. Der Verloader, der heute einen fertig gepackten Container von Haus-zu-Haus im Überseeverkehr versenden will, sieht sich einer Vielzahl von Transportrechts- und Haftungssystemen gegenüber, streng getrennt für jeden Verkehrsträger mit einer entsprechenden Vielzahl von Frachtpapieren, die wiederum die Rechte nur aus den einzelnen Frachtverträgen und diese auch noch in unterschiedlicher Weise repräsentieren.

Bedient er sich im innerdeutschen Vortransport zum Hafen der Eisenbahn, ist Grundlage der Haftung für diese Strecke die Eisenbahnverkehrsordnung (EVO) mit Gefährdungshaftungsprinzip, Haftungs-Ausschlußklauseln und einer summenmäßigen Höchsthaftung per Kilogramm.

Bedient er sich für dieselbe Strecke eines Lastkraftwagens des gewerblichen Güterfernverkehrs, ist einschlägig das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG), nach dessen zwingenden Normen sich die Haftung nach den Bestimmungen der Kraftverkehrsordnung (KVO) als Bestandteil des Reichskraftwagentarifs richtet (§§ 20, 20 a, 106 Abs. 2 GüKG). Die Haftung ist ebenfalls Gefährdungshaftung, weicht jedoch in Einzelheiten von der der Eisenbahn ab.

Ist der innerdeutsche Zubringertransport mit einem Lastkraftwagen gewerblicher Güternahverkehr, richtet sich die Haftung grundsätzlich nach dem HGB (§ 429 ff) in Verbindung mit den „allgemeinen Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen (AGNB)“, einer Haftung, die insbesondere in den Haftungshöchstsummen mit der KVO wiederum nicht übereinstimmt. Die weitere denkbare Komplizierung beim Eingreifen der ADSp mit dem Speditionsversicherungsschein (SVS) und dem Rollfuhr-Versicherungsschein (RVS) soll hier nur am Rande erwähnt werden.

Geht der Vortransport (beim Nachtransport im Anschluß an eine Seestrecke gilt Entsprechendes) über die deutsche Grenze hinweg, so ist Haftungsgrundlage für den Eisenbahntransport das „Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr“ (CIM), für den Straßengüterverkehr das „Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Straßengüterverkehr“ (CMR). Beiden Abkommen liegt das Gefährdungshaftungsprinzip zugrunde, das jedoch in Einzelheiten anders ausgestaltet ist, als die im innerdeutschen Verkehr geltende Regelung. Die Haftung der genannten Frachtführer ist regelmäßig zwingend.

Diesem Fächer möglicher Vortransporte über Land schließt sich der Seetransport an, mit einem wiederum abweichenden — Ihnen bekannten — Haftungssystem, dem gegebenenfalls eine weitere, möglicherweise auf dem Verschuldensprinzip beruhende Haftungsregelung des Landfrachtführers im Bestimmungsland folgt.

Die Schwierigkeiten des Versenders bzw. seines Transportversicherers bei der Verfolgung von Ersatzansprüchen liegen auf der Hand. Sie werden im kombinierten Container-Verkehr um so sichtbar, als sich ein Schaden an den Gütern regelmäßig erst beim Empfänger herausstellen wird, sofern dem Container nicht äußerlich erkennbare Schäden, die auf einen bestimmten Transportabschnitt hindeuten, zugefügt worden sind. Zu den rechtlichen Schwierigkeiten kommt die Beweisnot, die im Ergebnis dazu führt, den letzten Frachtführer der Kette, der ein „clean receipt“ nicht vorweisen kann, nach dessen vielleicht günstigem, vielleicht ungünstigem Haftungssystem in Anspruch zu nehmen. Das aus Gerichtsstandsklauseln des Seefrachtrechts bekannte „shopping around for a better law“ findet neue Anwendungsbereiche.

2. Angesichts dieser nicht gerade als befriedigend zu bezeichnenden Situation sind die beteiligten Wirtschaftskreise, ebenso wie eine Reihe nationaler und internationaler Organisationen (in vorderster Reihe auch und besonders des CMI), bemüht, Lösungen zu finden, um die Haftungsprobleme beim Durchfrachtverkehr mit Containern zu entkomplizieren. Die Überlegungen gehen dabei von dem Grundsatz aus, dem kombinierten Container-Verkehr über See ein einfaches, wenn möglich einheitliches Haftungssystem mit einem den gesamten Transport deckenden Frachtdokument zur Verfügung zu stellen.

Auf eine einfache Formel gebracht, würde die Verwirklichung dieser Konzeption aus deutscher Sicht bedeuten, das Seefrachtrecht der Landfrachtführerhaftung oder das Landfrachtführerrecht den Prinzipien der Haager Regeln zu unterstellen — Vorstellungen, denen aus den verschiedensten Gründen Chancen zur Verwirklichung kaum eingeräumt werden könnten.

Bei realistischer Betrachtung wird man daher dem Gedanken einer Deckungsgleichheit der Transporthaftungssysteme kaum das Wort reden können. Es fragt sich, welche Auswege sich bieten, um dennoch zu praktikablen Lösungen zu gelangen.

- a) Wohl als eine der ersten Institutionen haben sich die europäischen Eisenbahnen des Haftungsproblems bei gemischten Beförderungen angenommen. Das Eisenbahnabkommen (CIM) sieht normalerweise die Eisenbahn als Hauptstrecke im kombinierten Verkehr an, alle anderen als Vor- und Anschlußtransporte, auf die sich gegebenenfalls die Eisenbahnhaftung erstrecken kann. Schon frühzeitig ist jedoch anerkannt worden, daß sich dieses Verhältnis bei Einschaltung von Seeschiffahrts- und Luftfahrtunternehmen völlig anders darstellt, ja geradezu umkehrt und die Eisenbahn die Ergänzungsstrecke bildet.

Diese Erkenntnis hat dazu geführt, in das erwähnte CIM-Abkommen eine Bestimmung einzufügen (Art. 2 § 4), die die Eisenbahnen ermächtigt, bei gemischten Eisenbahn-Seeschiff-Transporten von der zwingenden Haftung des CIM-Abkommens abzuweichen und in einer gemeinsamen Beförderungsordnung in Tarifform, die mit dem beteiligten Schiffahrtsunternehmen ver-

einbart werden kann, die Bedingungen des gemischten Transports festzulegen. Dabei ist auch die Beförderungsurkunde zu bestimmen, die — selbst für die Eisenbahnstrecke — nicht ein Eisenbahnfrachtbrief sein muß.

Die deutsche EVO (§ 2 Abs. 4) hat diese Grundsätze nur teilweise übernommen. Sie läßt insbesondere nicht zu, für die Eisenbahnstrecke andere Haftungsnormen, als in der EVO bestimmt, zu vereinbaren. Abgesehen von dieser Schwierigkeit wären zwar die Eisenbahnen nach dem CIM-Abkommen berechtigt, von ihren eigenen Regelungen abzuweichen; für das Reedereiunternehmen, das den Haager Regeln unterstellt ist, würde Entsprechendes jedoch nicht gelten. Da die Haager Regeln schon wegen ihres spezifisch auf das Seeschiff bezogenen Charakters nicht im Wege einer Vereinbarung lediglich auf die Eisenbahnstrecke ausgedehnt werden könnten, andererseits aber für die Seestrecke weiterhin zwingende Geltung beanspruchen würden, läßt sich auf dieser Grundlage kaum zu einer für den kombinierten Containerverkehr praktischen Lösung gelangen. Auf dem Wege solcher „inter-enterprise-agreements“ wird im Ergebnis nur dann weiterzukommen sein, wenn allen Transportzweigen für den Fall der gemischten Beförderung unter vergleichbaren Kautelen eine Befreiungsmöglichkeit von ihren zwingenden Regeln zugestanden würde.

Die Flexibilität solcher Vereinbarungsmöglichkeiten zwischen den interessierten Transportunternehmen, die sich — anders als internationale Konventionen — jeder Verkehrsentwicklung anpassen könnten, spricht für den Ausbau dieses Weges. Ob andererseits nicht gerade die Freiheit dieses Systems seiner Verwirklichung im Wege steht, soll an dieser Stelle lediglich als Randfrage angemerkt werden.

- b) Anknüpfend an die Grundidee der geschilderten Regelung des CIM-Abkommens vom wirtschaftlichen Primat einer Beförderungsstrecke im gemischten Verkehr, läßt sich jedoch auch eine andere Konzeption denken: nämlich den Beförderer dieser Strecke als Hauptfrachtführer dem Absender gegenüberzustellen und ihn die Zubringer- und Verteilertransporte in eigener Verantwortung mit Hilfe von Unterfrachtführern durchführen zu lassen. Diesem Konzept hat sich besonders die Aufmerksamkeit des CMI zugewandt. Auch hier ergeben sich naturgemäß eine Reihe von Möglichkeiten und Zweifelsfragen.

Dadurch allein, daß ein Frachtführer, ein Container Operator — wie er genannt worden ist —, dem Absender gegenüber die Verantwortung für die gesamte Strecke übernimmt, ist diesem gegenüber zwar der Passiv-Legitimierte bestimmt, die Ausgestaltung seiner Haftung steht damit jedoch noch nicht fest.

Sie würde sich grundsätzlich wiederum nach dem Recht der Transportstrecke richten, auf der der Schaden eingetreten ist. Sofern der Schadensort bekannt ist, ist dies relativ problemlos. Die Schwierigkeiten beginnen jedoch bei der unbekanntem Schadensursache, vermutlich dem Hauptfall im Container-Durchtransport. Für diesen Fall bedürfte es einer Regelung — die nur durch eine Konvention zu schaffen wäre —, welches der Haftungssysteme der Transportkette Anwendung finden sollte. Man könnte denken an das zugunsten des Verladers schärfste Recht (doch läßt sich dieses generell

kaum feststellen), an das Recht der längsten Strecke oder dasjenige, das die Strecke des Hauptfrachtführers beherrscht, in der Erwägung, daß dieses für den Ablader kalkulierbar ist. Die Beschränkung einer Konventionsregelung auf eine solche „Kollisionsnorm“ hätte den unter Gesichtspunkten der Durchsetzbarkeit großen Vorteil, die bestehenden Rechtssysteme unangetastet zu lassen.

Ein weiterer Schritt in Richtung einer materiellen Haftungsvereinheitlichung wäre die Einführung einer Sonderhaftung oder Zusatzhaftung des Hauptfrachtführers (Container Operator) nur für den Fall, daß sich der Schadensort nicht lokalisieren läßt und im übrigen die Haftung nach dem Recht jeder Transportstrecke zu belassen. Dieser Gedanke liegt dem Konventionsentwurf zugrunde, der — über den Container-Verkehr hinausreichend — im Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts in Rom (abgekürzt Unidroit) erarbeitet worden ist.

Ein neuralgischer Punkt beider Konzeptionen liegt in der Wahrung der Regreßrechte des Container Operator gegenüber den Unterfrachtführern in Anbetracht der in dessen Verhältnis unangetastet bleibenden unterschiedlichen Haftungssysteme. Auf jeden Regreß zu verzichten, scheint rechtspolitisch bedenklich; denn eine eigene Verantwortlichkeit jedes Frachtführers in der Transportkette wird letztlich doch geeignet sein, ihn zu veranlassen, sich dem anvertrauten Gut mit entsprechender Sorgfalt zu widmen. Wie andererseits ein Regreß — etwa in Form einer Schadensteilung — bei unbekannter Schadensursache aussehen könnte, ist in Anbetracht der unterschiedlichen Haftungs-, Versicherungs-, Tarif- und Frachtbestimmungen der an einem Container-Durchtransport Beteiligten einstweilen noch völlig ungeklärt.

Ein weiterer offener Punkt ist die mögliche Konkurrenz mit zwingenden Haftungssystemen der Eisenbahnen und Straßenfrachtführer. Ein Hauptverfrachter, der z. B. mit der Eisenbahn als Unterfrachtführer kontrahiert, wird damit dem Absender gegenüber zwar noch nicht zur Eisenbahn. Haftet er dem Absender jedoch geringer als diese, so könnte dies zu einer mittelbaren Einschränkung der zwingenden Eisenbahnhaftung und damit zu einer Umgehung zwingender Eisenbahnhaftungsregelungen führen.

Es verwundert nicht, daß die zahlreichen, noch nicht überwundenen haftungsrechtlichen Schwierigkeiten des kombinierten Verkehrs angesichts des angeblich „revolutionären“ interkontinentalen Container-Verkehrs auch im rechtlichen Bereich Revolutionäre wecken. Der Ruf nach neuen, klaren, einfachen Konzeptionen wird laut und trifft auch innerhalb des CMI keineswegs auf taube Ohren. Die für den Geschädigten einfachste Form des Haftungsrechts liegt in dem Prinzip einer möglichst ausnahmslos gestalteten Gefährdungshaftung, losgelöst von dem Gedanken persönlicher Verantwortung desjenigen, in dessen Bereich die Schädigung der Güter eintritt und möglichst verbunden mit einer mindestens wirtschaftlichen Kanalisierung der Haftung auf einen Risikoträger. Eine solche Garantiehaftung des Hauptfrachtführers (Container Operator) einzuführen und ihm Regreßmöglichkeiten nur bei lokalisierbarer Schadensursache zuzugestehen, ist denn auch die Grundidee der dritten diskutierten Alternative, den Container-Durchfrachtverkehr rechtlich „in den Griff zu bekommen“. Die strukturellen Verschiebungen, die

: Versicherungswirtschaft bei einer völligen Verlagerung jeden Risikolen Hauptfrachtführer ergeben müßten, liegen auf der Hand. Die reizende Haftungstendenz, die ganz sicher nicht ohne Rückwirkung die bestehenden Transportrechte aller Beteiligten bleiben könnte, erleichtert von manchen Vertretern der Verkehrsrechtswissenschaft fern gesehen, hat sich doch die Neigung des Verkehrsrechts, sich berkommenen Zivilistik zu lösen, in der Vergangenheit schon deutlich. Allein — es ist weder die rechtspolitische, noch die dogmatische gelöst, wenn Haftung ersetzt wird durch Versicherungsschutz, wenn die Forderung, die Haftung im kombinierten Container-Verkehr transparent zu gestalten, vermengt wird mit einer Sekuritätsinsten des Absenders, die in dieser Form allen Transportrechten fremd gewesen ist. Zu dieser Konzeption den Unterschied zwischen der Aufgabe und optischer Attraktivität herauszuarbeiten und den Vorschläge auf ihre Praktikabilität und rechtliche Durchsetzbarkeit zu untersuchen, wird Gegenstand der Bemühungen in der Zukunft sein müssen. Hieran mitzuwirken, wird nicht zuletzt der Beruf berufen sein.

Erreicht man im Ergebnis um die Feststellung nicht herumkommen

gespannte Ziel, alle Beförderungsmittel einer einheitlichen Haftung zu unterstellen, und sei es auch nur für den Teilbereich des Container-Verkehrs, mag erstrebenswert sein, in absehbarer Zeit ist es nicht erreichbar. Man wird sich auf das Erreichbare beschränken müssen.

Ergebnisse lassen sich m. E. nur auf zwei Wegen erzielen:

den Ausbau der rechtlichen Grundlagen der vorstehend so bezeichneten „inter-enterprise-agreements“ oder eine Konvention, die sich soweit wie möglich auf „Kollisionsrecht“ beschränkt.

Der zweite Weg wird eine verstärkte Zusammenarbeit der Schiffahrtsunternehmungen mit den Landtransportunternehmen und der verladenden Wirtschaft sein. Für den zweiten Weg Ideen zu entwickeln, wird für den Seeverkehr der ersten Linie das CMI berufen sein.

Es ist zu hoffen, daß auch immer erzielt werden mögen — eines läßt sich heute nicht bezweifeln: die Hoffnung der Praktiker, die von der Kabinettsorder Friedeufuß. ALR treffend mit den Worten „die Rechtsgelehrten möchten die Komplikation der Sache um ihren ganzen Subtilitätenkram gebracht haben“ geäußert worden ist, wird mit Sicherheit wiederum nicht in Erfüllung