

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

---

HEFT 80

Professor Dr. Rolf Herber

**Die einheitlichen Regeln  
des CMI über Seefrachtbriefe**

---

HAMBURG 1991

DIE EINHEITLICHEN REGELN DES CMI ÜBER SEEFRACHTBRIEFE

Vortrag  
von  
Professor Dr. Rolf Herber

gehalten vor dem  
Deutschen Verein für Internationales Seerecht  
am 9. Dezember 1991

---

Hamburg 1991

## Die einheitlichen Regeln des CMI über Seefrachtbriefe

Das CMI hat auf seiner Konferenz in Paris am 29. Juni 1990 Musterklauseln für Seefrachtbriefe verabschiedet<sup>1</sup>. Dem gingen längere Verhandlungen im Rahmen eines internationalen Unterausschusses des CMI voraus<sup>2</sup>, der unter dem Vorsitz von Lord Justice Anthony Lloyd einen Entwurf vorbereitet hatte.

Bei den Regeln handelt es sich um Empfehlungen für Geschäftsbedingungen, also nicht um normative Vorschriften. Zwar wurde im Verlaufe der Verhandlungen – insbesondere von französischer Seite – immer wieder der Vorschlag gemacht, statt bloßer Empfehlungen für ein Klauselwerk eine internationale Konvention zu verabschieden. Die Mehrheit der im Unterausschuß vertretenen Landesgruppen lehnte dies jedoch im wesentlichen aus drei Gründen ab: Einmal erschien die Praxis mit diesem neuen Dokumententyp noch nicht so gefestigt, daß sie für eine internationale gesetzliche Regelung hinreichende Erfahrungen gezeigt hätte. Zum anderen bringen die Unklarheiten der gegenwärtigen Praxis und Rechtslage einerseits und der sich schnell verändernden wirtschaftlichen Gegebenheiten andererseits mit sich, daß eine gesetzliche Fixierung – und in noch viel stärkerem Maße eine solche durch internationale Übereinkommen – die weitere notwendige Entwicklung blockiert. Schließlich und vor allem aber hätte eine Diplomatische Konferenz unweigerlich erneut die Frage der Haftung aus dem Seefrachtvertrag aufwerfen müssen; hier hat die Hamburg-Konferenz der Vereinten Nationen<sup>3</sup> ein der Schifffahrt nicht genehmes Ergebnis gehabt, welches sich jedoch mit großer Wahrscheinlichkeit auf jeder neuen Diplomatischen Konferenz wiederholen würde.

Die Entscheidung für bloße Geschäftsbedingungen erscheint aus diesen Gründen richtig. Das Institut des Seefrachtbriefes ist – wie noch zu zeigen sein wird – heute sehr wenig gefestigt. Es scheint darüber hinaus auch so, daß es sich selbst bei diesem vereinfachten Papier um eine Übergangserscheinung handelt, bis der Seeverkehr zu einem dokumentenlosen, nur durch elektronische Buchungen festgehaltenen Vertragssystem kommt.

Gerade der letzte Gedanke hat zu vielfältigen Diskussionen in der Arbeitsgruppe und auf der Konferenz darüber geführt, ob man in die CMI-Regeln über Seefrachtbriefe auch Vertragsgestaltungen einbeziehen sollte, bei denen überhaupt kein Papier mehr ausgestellt wird. Diese Frage wurde im Prinzip positiv beantwortet. Die Regeln gelten also auch dann, wenn der Vertrag weder schriftlich geschlossen worden ist noch in irgend einem körperlichen Dokument festgehalten oder gar verbrieft ist. Dies steht in einem merkwürdigen Gegensatz zur Überschrift, die – insoweit wohl zumindest unbewußt den Haager Regeln folgend – das Papier, den Seefrachtbrief, markant herausstellt. Im Hinblick auf den Inhalt muß man gleichwohl sagen, daß es sich um Vorschläge für Geschäftsbedingungen handelt, die für den Fall gedacht sind, daß ein Konnossement nicht ausgestellt ist – sei es nun, daß eine bloße Beweisurkunde

---

<sup>1</sup> CMI Rules for Sea Waybills, abgedr. TranspR 1990, 354 f.

<sup>2</sup> Hierzu vgl. Herber, TranspR 1990, 173, 175 f.; ferner TranspR 1986, 169 ff.

<sup>3</sup> Vgl. hierzu u. a. Schriften des DVIS, Heft B 12, 1978.

ausgegeben wird oder auch gar kein Dokument. Für den letzteren Fall hat das CMI ergänzende Regeln für elektronische Konnossemente beschlossen, d. h. für die rechtliche Organisation einer Computer-gesteuerten Ladungsbehandlung<sup>4</sup>.

Man hätte die Regeln über Seefrachtbriefe einerseits und über elektronische Konnossemente andererseits durchaus auch in einem einzigen Empfehlungswerk zusammenfassen können. Daß dies nicht geschah, lag vor allem daran, daß einmal der Vorsitzende des Seefrachtbriefausschusses, Lord Justice Lloyd, persönlich sehr wenig dazu neigte, Verträge ohne jedes Dokument in den von ihm auszuarbeitenden Regeln mit zu erfassen, und daß zum anderen die tatsächlichen Voraussetzungen bei den elektronischen Konnossementen noch sehr viel unsicherer und schwankender erschienen als bei den Seefrachtbriefen, die immerhin durch die Praxis eine gewisse Anschaulichkeit erlangt haben.

### I. Notwendigkeit einer Regelung

Seefrachtverträge werden seit langem durch Konnossemente verbrieft. Die Praxis hat sich an diese Form des Dokuments gewöhnt. Die Haager Regeln haben dem Konnossement – und dies war ihr wesentlicher Zweck – eine vielleicht nicht moderne, aber jedenfalls rechtliche verlässliche Haftungsgrundlage gegeben: Ist ein Konnossement ausgestellt, so wird zwingend nach den Vorschriften der Haager Regeln – und für viele Staaten darüber hinaus in der Fassung der Visby-Regeln – gehaftet. Daß Seefrachtverträge ohne ein Konnossement abgewickelt werden könnten, konnte man sich noch vor nicht allzu langer Zeit kaum vorstellen.

Diese Situation hat sich heute verändert. Die Gründe dafür sind oft dargelegt worden und brauchen in diesem Kreise kaum näher ausgeführt zu werden. War es bei einer Ganzladung oder auch nur einer aus wenigen Partien bestehenden Schiffsladung einerseits und verhältnismäßig langen Hafentliegezeiten andererseits durchaus möglich, die Inempfangnahme der Güter am Bestimmungsort durch einen konnossementsmäßig legitimierten Empfänger abzuwarten und notfalls, wenn sich ein solcher nicht einstellte, die Güter einzulagern, so ist dies bei einem modernen Containerschiff mit hunderten von Empfängern und kurzen Liegezeiten praktisch kaum noch möglich. Die Gefahr, daß bei Ankunft des Schiffes ein ausgetelltes Konnossement nicht präsentiert werden kann, ist zudem gewachsen: Zwar wird man nicht generell sagen können, daß die Post langsamer ist als früher, doch sind Zoll- und Bankformalitäten komplizierter und zeitraubender geworden. Vor allem aber konnten die Fahrzeiten der Schiffe drastisch verkürzt werden.

Diese Entwicklung führte nun zu einer Besinnung der Schifffahrt darauf, daß das Konnossement neben der Verbrieftung des Anspruchs auf die Beförderungsleistung Funktionen erfüllt, die mit der Beförderung an sich nicht notwendig etwas zu tun haben: Der Beförderer bestätigt einerseits Art, Menge und Qualität der übernommenen Güter – gewissermaßen als ein Treuhänder für den Empfänger, welcher bei Fehlern in der Güterbeschreibung (von allerdings praktisch außerordentlich wichtigen Ausnahmen der zulässigen Freizeichnung des Beförderers einmal abgesehen) dem Empfänger auch tatsächlich haftet; und er garantiert zum anderen durch das Verbot, die Güter an einen anderen als den durch die Innehabung des Papiers Legitimierten auszuliefern, daß ein zuverlässiger Handel mit den Waren während des Transportes (der rechtlich zudem durch die Ausgestaltung des Konnossements als Traditionspapier er-

---

4

CMI Rules for Electronic Bills of Lading, abgedr. TranspR 1990, 355 f.

leichtert wird) möglich ist. Die Übernahme solcher Funktionen durch den Beförderer ist keineswegs selbstverständlich. Sie liegt zwar beim Seetransport wegen der verhältnismäßig langen Beförderungszeit sowie im Hinblick auf die Marktgängigkeit vieler typischer Seeladungen (etwa Rohstoffe, Getreide, Öl) besonders nahe, geht jedoch über das eigentlich Beförderungsversprechen hinaus. Andererseits begründet eine so weitgehende Pflichtenübernahme sowohl bei der Bestätigung der Ladungsqualität als auch bei der Kontrolle über die Auslieferung erhebliche Haftungsgefahren. Dies zeigt sich besonders deutlich, wenn man sich vor Augen hält, daß nach der Rechtsprechung des BGH für die unrichtige Ausstellung eines Konnossements ohne die Beschränkung des § 660 HGB gehaftet wird<sup>5</sup>.

Die Ungewöhnlichkeit einer so weitgehenden Einstandspflicht zeigt sich deutlich beim Blick auf andere Transportmittel: Zwar ist im Binnenschiff-fahrtsrecht die Ausstellung eines Ladescheines (von der Binnenschiffahrt Binnenkonnossement genannt) ebenfalls die Regel, doch ist das nur eine Reproduktion des Seerechts. Bei Straßenbeförderungen könnte ein Ladeschein ausgestellt werden, doch ist dies praktisch - von dem Fall des Durchkonnossements einmal abgesehen - nicht üblich. Bei der Eisenbahn, nach deren Recht schon die Zulässigkeit eines Ladescheines zweifelhaft ist, findet eine solche Verbriefung jedenfalls praktisch nicht statt. Im Luftverkehr ist sie sogar unzulässig. Alle diese Beförderungsmittel kennen praktisch nur den Frachtbrief, kein begebbares Ladungsdokument.

Deshalb lag es nahe, auch für den Seeverkehr die Notwendigkeit der Verbrie-fung des Beförderungs- und Herausgabeanspruchs durch ein begebbares Papier in Frage zu stellen. Viele Ladungen werden während der Reise mit großer Wahr-scheinlichkeit nicht übertragen. So etwa eine Maschine, die speziell für die Interessen des Empfängers bestimmt ist. Oder Güter, die von dem Befrachter an einen mit ihm rechtlich identischen (etwa eine Zweigniederlassung) oder konzernmäßig verbundenen Empfänger gesandt werden. Laufende Geschäftsbe-ziehungen machen es ferner häufig möglich und üblich, Lieferungen gegen Rechnung vorzunehmen, so daß die komplizierten Sicherungsmechanismen des Konnosse-mentsrechts, die letztlich der Absicherung des Dokumentenakkreditivs dienen, zu verzichten.

Die Zahl der ohne Konnossement beförderten Stückgüter wird heute in manchen Relationen auf etwa 30 % und mehr veranschlagt. Dies rechtfertigt es, der konnossementslosen Beförderung besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

## II. Die rechtliche Ausgangslage

Ist ein Konnossement nicht ausgestellt, so werfen sowohl das deutsche Recht als auch das Internationale Übereinkommen von 1924 und das Recht der meisten anderen Vertragsstaaten erhebliche Zweifelsfragen auf. Das deutsche vertrag-liche Haftungsrecht gilt zwar grundsätzlich unabhängig von der Ausstellung eines Konnossements; es ist jedoch nur unabdingbar, wenn ein Konnossement ausgestellt ist. Jeder Befrachter hat ein Recht, die Ausstellung des Kon-nossementes zu verlangen, es sei denn, dieses sei ausdrücklich ausgeschlossen worden.

Diese Rechtslage ist allerdings keinesweg einheitlich in den Vertragsstaaten

<sup>5</sup>

der Haager Regeln. Die Haager Regeln<sup>6</sup> selbst sprechen sibyllinisch davon, daß ein "Connaissement ou document similaire" ausgestellt sein müsse; der allein verbindliche französische Text wird in der englischen Übersetzung wiedergegeben mit: "bill of lading or similar document of title". Dieser Divergenz entsprechend vielfältig sind die Auslegungen in den nationalen Gesetzgebungen.

Doch wenden wir uns der deutschen Rechtslage zu, die für uns in erster Linie interessant ist und für die es auf die Auslegung der Haager Regeln selbst wenig ankommt, weil diese wegen des Einarbeitungsvorbehaltes ihres Zeichnungsprotokolls in Deutschland nicht unmittelbar geltendes Recht sind. Zwar sind auch §§ 662 - 663 a HGB in dieser Hinsicht alles andere als klar. Doch läßt sich immerhin soviel sagen, daß § 662 HGB davon ausgeht, daß die gesetzliche Haftung des Verfrachters aus dem Seefrachtvertrag für Verlust und Beschädigung der Güter nur dann nicht zwingend ist - also vertraglich abbedungen werden kann - wenn ein Konnossement ausgestellt worden ist.

Daraus folgt, daß bei Nichtausstellung eines Konnossements - wann diese Voraussetzung erfüllt ist, wird noch zu prüfen sein - die Ladungsbeteiligten zumindest theoretisch keinerlei Sicherheit haben, daß die oft schwer verständlichen Vertragsbedingungen nicht zu ihren Ungunsten vom gesetzlichen Normalbild abweichen.

### III. Der Seefrachtbrief

Seefrachtbriefe kommen in der Praxis in sehr unterschiedlichen Ausgestaltungen vor. Schinzing, der am Seerechtsinstitut eine interessante und die wirtschaftlichen Hintergründe beleuchtende Dissertation hierüber geschrieben hat, stellt einige Beispiele zusammen. Wirft man einen Blick auf die verschiedenen Bedingungen, so haben sie erstaunlicherweise eins gemeinsam: Sie sind allesamt keine Frachtbriefe im herkömmlichen Sinne des Transportrechts. Der Begriff des Frachtbriefs - ebenso wie der des "Waybill" im Englischen -, der ja durchaus auch international definiert ist (wie etwa in der CMR oder der CIM), bezeichnet etwas grundsätzlich anderes als die üblichen Formulare des Seeverkehrs. Diese werden übrigens auch - und hier ist der rechtlichen Genauigkeit etwa bei der HAPAG durchaus Lob zu zollen - in der Praxis auch keineswegs immer als Frachtbrief bezeichnet; so nennt etwa die HAPAG ihren Seefrachtbrief "Express Cargo Bill". Der Frachtbrief wird in allen Beförderungsrechten, in denen er eine Tradition hat und zumeist gesetzlich geregelt ist, nicht vom Beförderer, sondern vom Versender ausgestellt. Er bezweckt nicht primär ein Empfangsbekenntnis oder gar eine Verbriefung von Ansprüchen, sondern vielmehr eine Mitteilung des Versenders an den Beförderer, die diesem die Art der gewünschten Ladungsbehandlung - in allererster Linie natürlich die Auslieferung an den genannten Empfänger am Bestimmungsort - vorschreibt. Historisch hat der Frachtbrief seinen Ursprung in einem Brief des Versenders an den Empfänger, den wir heute als Versandanzeige bezeichnen würden. Da Empfänger mit Recht mißtrauisch sind - vor allem, wenn sich aus der Tatsache der Versendung für sie Pflichten bis hin zur Zahlung des Kaufpreises ergeben -, verlangten sie immer häufiger auf der Versandanzeige eine Bestätigung des Frachtführers, daß er die Güter tatsächlich erhalten habe. So kam es letztlich zu einer zusätzlichen Empfangsbestätigung auf dem Frachtbrief oder

<sup>6</sup> Art. 1 Buchst. b.

<sup>7</sup> Peter Schinzing, Der Seefrachtbrief und andere Ansätze zu neuen Formen der Dokumentation im Seefrachtrecht, Frankfurt 1991.

besser gesagt, einem Duplikat des Frachtbriefes, welches der Versender vom Beförderer zurückerhielt und das er nun dem Empfänger zum Beweise des Vertrages und der Ablieferung der Güter übersenden konnte. Dieses Frachtbrief-doppel nun - im Luftrecht ist es das Luftfrachtbriefdritt - hat die Funktion einer bloßen Beweisurkunde; es verbrieft nicht den Auslieferungsanspruch gegen den Beförderer in wertpapierrechtlicher Form, d. h.: Der Empfänger kann den Auslieferungsanspruch auch ohne Vorlage des Papiers geltend machen. Das Papier erleichtert jedoch den Beweis.

Der sog. Seefrachtbrief dagegen wird keineswegs vom Befrachter ausgestellt und nur vom Verfrachter quittiert; vielmehr wird er ebenso wie das Konnossement unmittelbar und in seinem ersten Exemplar vom Verfrachter emittiert. Es handelt sich also um ein Verfrachter-Dokument, das sich vom Konnossement nur in einem Punkt unterscheidet: Es verbrieft den Anspruch nicht, sondern stellt eine bloße Beweisurkunde dar.

Hier liegt zugleich die Trennungslinie zum Konnossement. Seefrachtbriefe - dieser nach dem Gesagten unrichtige Terminus darf hier wohl der Einfachheit halber beibehalten werden - sind in aller Regel als "non negotiable" gekennzeichnet. Das bedeutet, daß sie jedenfalls - nach den Begriffen des deutschen Wertpapierrechts - keine Wertpapiere im engeren Sinne sind, also nicht Inhaber- oder Orderpapiere, durch deren Übertragung zugleich der Anspruch auf Auslieferung und - da es sich beim Konnossement um ein Traditionspapier handelt - das Eigentum übertragen werden kann. Das schließt jedoch noch nicht aus, daß wir es mit einem Wertpapier im weiteren Sinne zu tun haben, also einem sog. Namenspapier. Das deutsche Recht kennt auch solche Formen von Konnossementen, das sog. Rekta-Konnossement. Auch dieses ist ein Konnossement i. S. des § 663 HGB, seine Ausstellung löst also die zwingende Haftung nach dem Seefrachtrecht aus. Voraussetzung für das Rekta-Konnossement ist aber, daß es sich um ein Wertpapier zumindest im weiteren Sinne handelt. Solche definieren wird dahin, daß die Ausübung des Rechtes an die Vorlage des Papiers geknüpft ist.

Daraus folgt, daß der Vermerk "Non negotiable" allein noch nicht besagt, daß wir es nicht mit einem Konnossement zu tun hätten. Entscheidendes Merkmal des Seefrachtbriefes i. S. einer reinen Beweisurkunde ist darüber hinaus vielmehr, daß die Auslieferungssperre des Vorlageerfordernisses, die uns das Wertpapierrecht vorgibt, nicht besteht, daß die Güter also ohne Repräsentation des Papiers an den darin bezeichneten Empfänger ausgeliefert werden dürfen.

Enthält der Seefrachtbrief eine ausdrückliche Regelung wie etwa die nach dem Evergreen-Formular: "Delivery of the goods will be made to the consignee ... upon proper proof of identity and authorization without the need of producing or surrendering a copy of the waybill", so handelt es sich eindeutig nicht um ein Konnossement, auch nicht in der einfachsten Form des Rekta-Konnossements. Wir haben es also mit einer bloßen Beweisurkunde zu tun, Haager Regeln und HGB gelten nicht zwingend. Viele Formulare schweigen allerdings zu diesem wichtigen Punkt, so daß es hier der Interpretation bedarf. Hieraus können in der Praxis erhebliche Schwierigkeiten entstehen; man wird aber wohl davon auszugehen haben, daß bei einem als Seefrachtbrief bezeichneten Dokument in der Regel gerade die Notwendigkeit der Dokumentenvorlage erspart werden sollte. Sicher ist dies jedoch keineswegs.

Festzuhalten ist deshalb, daß die bloße Vorschrift, wonach das Papier "non negotiable" ist - die sich praktisch in allen Formularen findet - zwar

klarstellt, daß eine wertpapierrechtliche Übertragung der Ansprüche, ein Gutgläubensschutz nach Maßgabe des § 556 Abs. 1 Satz 2 HGB und eine Traditionswirkung nicht gegeben sind. Ob dennoch gleichwohl ein Konnossement vorliegt oder nicht - und ob deshalb die zwingenden Vorschriften des Haftungsrechts ausgeschlossen sind - hängt jedoch allein davon ab, ob darüber hinaus auf die Vorlage des Papiers bei Auslieferung verzichtet wird.

#### V. Die Haftungsproblematik

Haben wir es mit einem echten Seefrachtbrief zu tun, handelt es sich also nicht um ein Rekta-Konnossement, so fehlt es in der Tat an einer zwingenden Haftungsregelung. Dies war der Ausgangspunkt für die Schaffung der Regeln. Denn theoretisch ist damit jede Reederei frei, der Beförderung eigene Bedingungen auch unterhalb des Haftungslevels der Haager Regeln zugrunde zu legen, die in dem Papier im einzelnen dargelegt werden. Dem Ladungsbeteiligten obläge es in jedem Einzelfalle, sehr sorgfältig zu prüfen, ob die Bedingungen dem allgemeinen seerechtlichen Haftungslevel entsprechen. Das kann gerade in Randfragen zweifelhaft sein. Hier zeigt sich der Nachteil, daß das Seerecht eine allgemeine, allein auf den Beförderungsvertrag abstellende Haftungsregelung nicht kennt, vielmehr in den Haager Regeln lediglich eine an das Vorhandensein eines Konnossementes und letztlich nur als Haftungsgrundlage für das handelbare Konnossement gedachte Mindesthaftung vorsieht. Wenn die Hamburg-Regeln - die wie Sie wissen werden, am 1. November 1992 für 20 Staaten in Kraft treten werden - eine weitere Verbreitung finden, wäre dieses Problem automatisch gelöst.

#### VI. Die Regeln im einzelnen

Nachdem ich versucht habe, die Ausgangssituation etwas näher zu kennzeichnen, erscheint es mir am zweckmäßigsten, wegen der Einzelheiten alsbald einen genaueren Blick in die Regeln des CMI zu werfen. Sie wollen die Lücke schließen, die sich im Seefrachtrecht ergibt, wenn die Haager Regeln wegen ihrer Beschränkung auf Seefrachtverträge unter Konnossement nicht anwendbar sind. Wie füllen sie nun diese Lücke aus?

##### 1. Haftung

Unter Nr. 4 sehen die Regeln vor, daß bei einer Beförderung unter Seefrachtbrief in gleicher Weise gehaftet wird wie bei Ausstellung eines Konnossements. Das bedeutet, daß im Einzelfall zu entscheiden ist, ob die von dem Beförderungsvertrag abgedeckte Strecke geographisch in den Anwendungsbereich der Haager oder Visby-Regeln fallen würde.

Es gab durchaus im Verlaufe der Arbeiten auch andere Überlegungen. Da die Visby-Regeln bisher keine allzu große Beteiligung gefunden haben, hätte es nahegelegen, ihnen durch eine Paramount-Klausel in den Bedingungen eine weitere Geltung zu verschaffen, sie also auch dann für anwendbar zu erklären, wenn auf die Beförderungsstrecke bei einem Konnossement nur die Haager Regeln anzuwenden wären. Diese Lösung ist jedoch - wie ich meine mit Recht - fallengelassen worden, weil man die Übereinstimmung der Haftungsregelungen für Transporte gleicher Art mit oder ohne Konnossement für einen theoretisch und praktisch wichtigeren Gesichtspunkt hielt als die Förderung der moderneren Haftungsform der Visby-Regeln.

Da aber nun die Haager oder Visby-Regeln nicht völkerrechtlich Geltung beanspruchen können, mußten die Regeln ferner dem Fall Rechnung tragen, daß ein nationales Recht - welches im Einzelfall anwendbar ist oder im Falle der Konnossementsausstellung anwendbar wäre - zwingend eine bestimmte Haftung vorsieht.

Um diese Klausel - über die Anwendbarkeit nationalen zwingenden Rechts - ist auf der Konferenz des CMI sehr heftig gestritten worden. Klar ist, daß nationales zwingendes Recht, welches auf eine Konnossementsbeförderung anwendbar wäre, den Haager Regeln gleichstehen muß; denn die Haager Regeln sind in vielen Ländern nicht unmittelbar geltendes Recht, so daß die Ausführungsgesetzgebung ebenso wie das Übereinkommen selbst oder die Visby-Regeln angewendet werden müssen, wenn man den Gleichklang der Haftung bei Beförderungen mit und ohne Konnossement sicherstellen will. Darüber hinaus muß nationales zwingendes Recht - das über die Haager Regeln hinausgeht, jedoch bei Konnossementsausstellung anzuwenden wäre (diese Fälle sind allerdings wohl außerordentlich selten) - ebenfalls Anwendung finden, wäre es doch auch bei einer Konnossementsbeförderung (mangels Paramount-Klausel zugunsten der Haager Visby-Regeln oder bei Nichtanerkennung einer solchen) anzuwenden.

Sehr viel fraglicher ist aber, ob darüber hinaus die Bestimmung hätte aufgenommen werden müssen, daß nationales Recht den Vorrang genießt, welches auf die Beförderung ohne ein Konnossement anzuwenden ist. Diese Bestimmung ist von den USA durchgesetzt worden, die der Auffassung waren, daß das "Straight Bill of Lading" des US-amerikanischen Rechts ein Konnossement i. S. d. Haager Regeln sei und daß deshalb der See-Waybill - der diesem Begriff unterzuordnen sei - nach amerikanischem Recht zwingend der Haftungsregelung der Haager Regeln unterliege.

Wir befinden uns damit wieder in der schon angedeuteten Schwierigkeit der Abgrenzung des Seefrachtbriefes vom Konnossement. Und ich habe hier nachzutragen, daß die CMI-Regeln nach ihrer Regel 1 Abs. 2 für jeden Beförderungsvertrag gelten, "which is not covered by a Bill of Lading or similar document of title". Hier kehrt also der unklare Begriff der englischen Übersetzung der Haager Regeln wieder - mit dem mißlichen Unterschied, daß hier der englische Text verbindlich ist. Versteht man nun unter Document of Title nur ein Wertpapier im engeren Sinne (also ein Inhaber- oder Orderpapier oder gar ein Traditionspapier), so kommen wir zu einer Überlappung der Anwendungsbereiche. Diese Sorge besteht durchaus auch für das deutsche Recht. Ich würde allerdings dazu neigen, unser "Rekta-Papier" ebenfalls als ein Document of Title anzusehen, schon weil der deutsche Gesetzgeber diesen (nach den Haager Regeln wie gesagt nicht amtlichen) Begriff in § 662 HGB generell mit "Konnossement" - also unter Einschluß des Rekta-Konnossements - ins deutsche Recht übertragen hat. Das würde bedeuten, daß bei Ausstellung eines Rekta-Konnossements - oder, soweit ich sehe, Straight Bill of Lading - die Regeln a priori nicht anwendbar wären, also selbstverständlich das normale Konnossementsrecht gilt.

Aber auch wenn man dieser Auslegung nicht folgt, sondern die Sorge der US-Delegation auf der Pariser Konferenz teilt, hätte es letztlich des ausdrücklichen Vorbehaltes zwingenden nationalen Rechts nicht bedurft. Denn daß zwingendes nationales Haftungsrecht - gleich welchen Inhalts und ohne Rücksicht darauf, ob es mit den Haager Regeln übereinstimmt oder nicht - den CMI-Rules stets vorgeht, ist eine Selbstverständlichkeit. Die Rules sind Geschäftsbedingungen und müssen jedem nationalen, nicht abdingbaren Recht weichen. Freilich kommt dem Hinweis dann immerhin die Bedeutung einer Warnfunktion zu. Die deutsche Delegation auf der Pariser Konferenz hat den amerikanischen Antrag deshalb in der Sache so weit unterstützt, daß sie schließlich angenommene Kompromißformel der kumulativen Verwendung der Bezugnahme auf nationales Recht, welches anwendbar "is or ... had been" vorgeschlagen hat. Damit wird sowohl der amerikanischen Vorstellung - daß auf Seefrachtverträge nach US-amerikanischem Recht stets die Haager Regeln zwingend anzuwenden seien - als auch der abweichenden europäischen Auffassung

Rechnung getragen, wobei sich im Ergebnis - wie ich hoffe - keine Unterschiede ergeben.

## 2. Weitere Gesichtspunkte im Zusammenhang mit der Haftung

Die Regeln belassen es jedoch nicht bei der Bestimmung des Verhältnisses zwischen CMI-Rules und Übereinkommens- bzw. nationalem Recht. Sie enthalten in Absatz 2 eine Auslegungsregel, die das Verhältnis zu verschiedenen Typen von Vereinbarungen zum Gegenstand hat. Dies dient der Inkorporierung der "Standard Terms and Conditions" in die Seefrachtbriefregeln. Diese "Standard Terms and Conditions" - worunter man die Bedingungen des entsprechenden Konnossements des jeweiligen Verfrachters, der sog. "Langform" verstand - sollen subsidiär gelten, "unless otherwise agreed by the parties". Auf der Konferenz war streitig, ob das Fehlen abweichender Vereinbarung allein, auf das hier abgestellt wird, genügen könne, die ergänzenden Bedingungen der Langform einzubeziehen. Natürlich ist das nicht der Fall, doch kann die Vorschrift auch nicht so verstanden werden: Durch die Bezugnahme auf die Langform enthalten die CMI-Rules eine positive Bestimmung, daß diese Bedingungen gelten. Fraglich ist dabei allerdings, ob diese Bestimmung konkret genug ist und ob ihre Einbeziehung in den Vertrag nach jeweiligem nationalem Recht wirksam ist. Denn vielfach wird verlangt, daß der Geschäftspartner in zumutbarer Weise Einblick in die vereinbarten Bedingungen nehmen kann. Das wird jedoch bei der Langform des Konnossements in aller Regel der Fall sein. Gleichwohl ist deutlich davor zu warnen, sich auf diese Klausel allzusehr zu verlassen. Denn sowohl nach deutschem Recht als auch nach den meisten ausländischen Rechten werden Unklarheiten zu Lasten des Klauselverwenders ausgelegt. Mißt also der Verfrachter einer bestimmten Klausel besondere Bedeutung bei, so sollte er sie auch auf dem Seefrachtbrief-Formular wiederholen.

Daß darüber hinaus weitere zusätzliche Bedingungen - im Rahmen natürlich des jeweils anwendbaren zwingenden Rechts - vereinbart werden können, ist selbstverständlich, wird aber gleichwohl nochmals festgestellt.

## 3. Gutglaubensschutz des Empfängers

Nach den Visby-Regeln und im deutschen Recht begründet die Beschreibung der Güter im Konnossement - liegt nicht eine der fast regelmäßigen Ausnahmen vor - den zunächst widerleglichen, jedoch in der Hand eines gutgläubigen Dritten unwiderleglichen Beweis für die Richtigkeit. Das ist eine unmittelbare Folge des Charakters des Dokumentes als eines Wertpapiers im engeren Sinne, eines "negotiable" Bill of Lading. Haben wir es mit einem Seefrachtbrief zu tun, so fehlt es an einer solchen wertpapierrechtlichen Wirkung. Es läge also nahe, es bei der - für alle Formen der Frachtbriefe ohne weiteres geltenden - Rechtslage zu belassen, daß bei falscher Beschreibung der Güter im Seefrachtbrief der Empfänger sich zwar auf die Beweisvermutung berufen kann, der Beförderer jedoch andererseits den Gegenbeweis führen könnte; dabei müßte der Beförderer - wie dies vor Übernahme der Visby-Regeln in das deutsche Recht, also vor Einfügung des § 656 Abs. 1 Satz 2 HGB - bei uns üblich war, dem Empfänger unter Umständen aus schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung haften. Die CMI-Regeln gehen diesen Weg jedoch nicht: In dem Bestreben, die Ladungsbeteiligten nicht wirtschaftlich schlechter zu stellen als bei einem Konnossement, statuieren sie ebenfalls die Haftung des Beförderers gegenüber dem Empfänger nach Maßgabe des Seefrachtbriefes, wenn die Beschreibung der Güter nicht den Tatsachen entspricht. Diese Regelung ist natürlich eine rein schuldrechtliche, nicht wertpapier-

rechtliche. Sie ist sicher zulässig, weil der Beförderer hier lediglich auf eine Einwendung gegenüber dem Anspruch des Empfängers verzichtet, die er nach den Regeln über den Vertrag zugunsten Dritter an sich - ohne eine wertpapierrechtliche Prälusion - geltend machen könnte. Gleichwohl bedauere ich diese Regel deshalb, weil sie den Unterschied zwischen einem Konnossement und einem Seefrachtbrief verwischt. Dieser wäre aber gerade deshalb zu betonen gewesen, weil während der gesamten Arbeiten im CMI - namentlich im Hinblick auf die Übertragbarkeit des Anspruchs - immer wieder das (nach meiner Ansicht keineswegs unanfechtbare) Argument vorgebracht worden ist, daß der Seefrachtbrief das Konnossement wirtschaftlich nicht ersetzen solle; in Fällen, in denen ein Handel mit der beförderten Ware beabsichtigt oder auch nur zu erwarten sei, sollten die Beteiligten ein Konnossement verwenden und nicht den vereinfachten Seefrachtbrief. Folgt man dieser Argumentation, so geht die schuldrechtliche Vereinbarung eines wertpapierrechtlichen Einwendungsausschlusses m. E. über das Ziel hinaus. Man wird im einzelnen auch beanstanden können, daß die in der Regel Nr. 5 schuldrechtlich angeordnete, beim Konnossement aus seinem Wertpapiercharakter folgende Unwiderleglichkeit der Vermutung, daß die Güter "as to the quantity or condition" in der beschriebenen Form übernommen worden sind, wegen ihrer Kürze notwendig Lücken enthält. Zwar ist ausdrücklich gesagt, daß diese Vermutung - die im Übrigen wie beim Konnossement zunächst im Verhältnis zwischen den Seefrachtvertragsparteien eine widerlegliche ist und erst in der Hand eines gutgläubigen Erwerbers zur unwiderleglichen erstarkt - durch Vorbehaltsklauseln eingeschränkt werden kann. Unklar bleibt jedoch, ob diese Vorbehaltsklauseln denselben rechtlichen Einschränkungen unterliegen, wie sie für das Konnossement in Art. 3 Abs. 3 Buchst. b der Haager Regeln und in §§ 656 Abs. 3, 645 Abs. 2 Nr. 2 HGB vorgesehen sind. Die Absicht der Verfasser, die Beweiswirkungen des Seefrachtbriefes gleichermaßen auszugestalten wie die des Konnossements, dürften uns aber berechtigen, diese Bestimmungen bei der Auslegung entsprechend heranzuziehen.

#### 4. Rechte des Empfängers

Die Güter sind vom Verfrachter an den Empfänger auszuliefern, der im Seefrachtbrief genannt ist. Dies folgt aus der Definition des Empfängers in Regel 2 und aus der materiellen Vorschrift der Regel 7. Es bedarf also nicht der Vorlage des Papiers, sondern lediglich der "Production of proper identification". Regel 7 Abs. 2 fügt hinzu, daß der Verfrachter für unrichtige Auslieferung nicht haftet, wenn er den Nachweis führt, daß er bei der Feststellung des Berechtigten angemessene Sorgfalt angewendet hat. Berechtigter i. d. S. ist auch derjenige, an den die Ansprüche entsprechend der Regel des Art. 6 abgetreten sind. Ob eine Zession in anderer Form als der der Regel 6 möglich ist, ist zweifelhaft und wohl nach nationalem Recht zu beurteilen; in einem solchen Fall besteht wohl jedenfalls kein Ersatzanspruch des Dritten gegen den falsch ausliefernden Verfrachter - es sei denn, dieser handle vorsätzlich.

Die Begründung selbständiger Rechte des Empfängers aus dem Vertrage war der Hauptstreitpunkt während der gesamten Verhandlungen. Hier steht das englische Recht einer Lösung im Wege, die sich für alle anderen Rechtsordnungen - selbst die amerikanische, die sich insoweit vom hergebrachten common law gelöst hat - als pure Selbstverständlichkeit ergibt. Der Seefrachtvertrag ist, auch ohne daß es hierfür einer speziellen Vorschrift bedürfte, wie alle Transportverträge seinem Typ nach ein Vertrag zugunsten Dritter. Der Dritte erwirbt ein selbständiges Recht, die Auslieferung der Güter am Bestimmungsort vom Beförderer zu verlangen. Dabei können sich, soweit es an einer gesetzlichen Regelung fehlt, sicher Zweifelsfragen ergeben. Namentlich die, in

welchem Zeitpunkt das Recht des Dritten zu einem selbständigen Anspruch erstarkt. Und vielleicht auch die, ob nach Entstehung dieses Anspruchs auch der Befrachter weiterhin verlangen kann, daß die Güter an den Empfänger ausgeliefert werden. Der Zeitpunkt der Entstehung des selbständigen Anspruchs des Empfängers ist in den Teilfrachtrechten, die nicht - wie das Seerecht - als Regelfall von der Verbriefung des Anspruchs ausgehen (in welchem Fall der Anspruch selbstverständlich dem Recht am Papier folgt), einzelgesetzlich geregelt; normalerweise entsteht der Anspruch mit der Ankunft der Güter am Bestimmungsort. Ob auch der Verfrachter den Anspruch noch nach diesem Zeitpunkt geltend machen kann, ist im Landfrachtrecht streitig; der BGH<sup>8</sup> hat die Frage - gegen die überwiegende Meinung in der Lehre, jedoch zu Recht - bejaht.

Sieht man aber von solchen Details ab, so bereitet es in allen Rechtsordnungen außer der englischen keine Schwierigkeiten, den Anspruch des Dritten prinzipiell zu begründen. Das common law hingegen kennt einen Vertrag zugunsten Dritter nicht. Ansprüche kann aus einem Vertrag nur herleiten, wer an diesem Vertrag beteiligt ist<sup>9</sup>.

Dieser Befund ist auf den ersten Blick erstaunlich, da ja auch in England nicht nur seerechtliche Frachtverträge anerkannt sind. So gehört etwa das Vereinigte Königreich auch der CMR an, in der der Anspruch des Dritten ebenfalls ohne ein begebbares Papier entsteht. In allen diesen Fällen jedoch haben wir es mit einer gesetzlichen Anordnung der Ansprüche des Dritten zu tun, im Falle der CMR etwa durch das Ratifikationsgesetz. Eine solche Anordnung fehlt im Seerecht, wo sie nur für den Fall der Verbiefung durch Konnossement erfolgt ist.

Die Lösung des Problems wurde in doppelter Weise versucht: Auf der einen Seite war Lord Justice Lloyd von vornherein klar, daß man letztlich nicht auf eine gesetzliche Regelung in England verzichten könne. Deshalb wurde in diesem Zusammenhang erneut - und nunmehr von englischer Seite - erwogen, anstelle von Regeln doch eine Konvention vorzuschlagen, die den Drittanspruch nach dem Gesagten problemlos begründet hätte. Hiergegen bestanden jedoch die eingangs genannten politischen Bedenken, die sehr bald zur Aufgabe des Gedankens führten. Deshalb blieb nur die Überlegung, im englischen Recht entweder speziell für Seefrachtbriefe oder ganz allgemeine Frachtverträge zugunsten Dritter ausdrücklich zuzulassen. Lord Justice Lloyd setzte sich in einem Vortrag in London, an dem führende Vertreter der zuständigen Ministerien teilnahmen, mit Nachdruck für eine alsbaldige gesetzliche Regelung dieser Art ein. Sie wurde auch in Form eines Entwurfes zur Novellierung des Bills-of-Lading-Act eingebracht, hat aber jedenfalls nach den mir vorliegenden Materialien bis zum heutigen Tage nicht zu einer Gesetzesänderung geführt. Bemerkenswert ist übrigens in diesem Zusammenhang, mit welcher Offenheit und Klarheit bei den innerenglischen Diskussionen gesagt worden ist, daß es sich um eine Anpassung der Gesetzeslage an kontinentaleuropäisches Recht handle, die aus Gründen des Wettbewerbs der englischen Rechtsordnung mit ausländischen Rechten erforderlich sei, um die Vorherrschaft der engli-

<sup>8</sup> BGHZ 75, 92, 94 und BGH TranspR 1982, 41, 42 - beide Entscheidungen zur CMR.

<sup>9</sup> Zu dieser Problematik vgl. *Lloyd*, LMCLQ 1989, 48 ff.

schen Schiedsgerichtsbarkeit bewahren zu können<sup>10</sup>. Solche Begründungen würden einen kontinentaleuropäischen Gesetzgeber wenig beeindrucken, zumindest aber bei uns als *ratio legis* niemals so unverblümt ausgesprochen werden können.

Die Lösung, die die Regeln nunmehr wählen, ist deshalb eine ausgesprochene Hilfslösung. Sie soll nur für den Bereich des *common law* gelten, was auf Wunsch der kontinentaleuropäischen Staaten ausdrücklich in dem Sinne klargestellt worden ist, daß es sich lediglich um eine Rechtskonstruktion handelt, die heranzuziehen ist, wenn die anwendbare Rechtsordnung die Begründung von eigenen Ansprüchen des Empfängers ohne eine solche Hilfskonstruktion nicht zuläßt.

Die Konstruktion der Regel 3 Abs. 1 besteht nun darin, daß der Befrachter bei Abschluß des Vertrages nicht nur für sich selbst, sondern auch "as agent for and on behalf of consignee" handelt und daß er dem Beförderer dafür garantiert, daß er die Befugnis dazu habe. Als deutscher Jurist muß man wohl uneingeschränkt bekennen, daß eine solche Regelung für uns verständlich ist. Wir standen damit nicht allein. Es hatte jedoch den Anschein, daß die Engländer - nach anfänglichen erheblichen Zweifeln von Lord Justice Lloyd - letztlich der Auffassung waren, auf diese Weise könnten eigene Rechte des Empfängers begründet werden. Für unsere Vorstellungen bleibt gleichwohl offen, in welcher Weise der Verfrachter die Befugnis, für den Empfänger zu handeln, erlangen kann. Nichts weniger als diese wird aber vorausgesetzt und muß sogar erklärt werden bei Folge der verschuldensunabhängigen Haftung des Verfrachters für den Fall des Nichtbestehens dieser Befugnis! Natürlich kann der Empfänger dem Versender die Befugnis ausdrücklich einräumen, doch wird dies schon aus praktischen Gründen in den seltensten Fällen geschehen.

Es liegt danach auf der Hand, daß die kontinentalrechtlich orientierten Staaten befürchteten, ihre Gerichte würden diese Vorschrift nicht sachgerecht anwenden können. Dabei spielte naturgemäß die Sorge eine Rolle, daß der Verfrachter seine Befugnis zur "agency", woher immer er sie nehmen möge, benutzen könnte, den Empfänger in irgendeiner Weise zu verpflichten. Denn gedacht war ja nur an die Begründung von Rechten. Um diesen Sorgen Rechnung zu tragen, wurde schließlich in Regel 3 Abs. 2 Satz 2 eine begrenzende Vorschrift hinzugefügt, die die Befugnis des Verfrachters, zugleich für den Empfänger zu handeln, auf die Begründung derjenigen Verpflichtungen beschränkt, die bei Übertragung eines Konnossements auf den Empfänger für diesen kraft gesetzlicher Regelung entstehen. Darunter verstand man namentlich die Verpflichtung zur Zahlung der vom Befrachter nicht vorausbezahlten Fracht. Der Hinweis, daß es sich hier gar nicht um eine Verpflichtung, sondern gewissermaßen um eine Obliegenheit handelt - kann doch der Anspruch des Verfrachters gegen den Empfänger auf Zahlung der Fracht nur dann entstehen, wenn der Empfänger die Güter erhält oder zumindest verlangt -, nutzte wenig. Das Mißtrauen der kontinentaleuropäischen Staaten gegen diese Regelung war verständlicherweise zu groß.

So mag man sich damit begnügen, daß die Vorschrift auf dem Kontinent grundsätzlich nicht anzuwenden ist. Dieser Trost ist allerdings kein vollständiger, denn es besteht durchaus die Möglichkeit, daß der Frachtvertrag insgesamt englischem Recht unterliegt - Rechtswahl- und Gerichtsstandsklauseln dieser Art sind ja schließlich nicht selten. Dann hat sich auch das deutsche Gericht oder Schiedsgericht mit der Frage der Begründung der Rechte Dritter

---

<sup>10</sup>

Vgl. Lloyd, aaO.

über den Weg der agency zu befassen. Es ist deshalb zu hoffen, daß englische Entscheidungen bald zu einer authentischen Klärung der Frage führen, ob der gewählte Weg nach englischem Recht wirklich gangbar ist und zu einem Anspruch des Empfängers sowie - macht der Empfänger diesen Anspruch geltend - seiner Frachtzahlungsverpflichtung führt. Noch besser wäre es allerdings, wenn die beabsichtigte englische Gesetzgebung möglichst bald Klarheit schaffte und das englische Recht in diesem Punkt allen anderen Rechtsordnungen der Welt angliche.

#### IV. Verfügungsrecht

Ebenfalls ein sehr streitiger und nach meiner Auffassung nicht ideal gelöster Punkt ist die Frage, ob und in welcher Form der Verfrachter das Recht, nachträgliche Weisungen zur Behandlung, insbesondere zur Auslieferung der Güter an den Verfrachter zu richten, übertragen kann.

Es muß zunächst darauf hingewiesen werden, daß sich das Recht des Befrachters, durch nachträgliche Weisung an den Verfrachter eine Änderung der Vertragsbedingungen herbeizuführen, primär nach dem jeweiligen Frachtvertrag richtet. Viele Delegationen, darunter die deutsche, waren deshalb auch der Meinung, man solle diese schwierige Frage hier nicht generell zu regeln versuchen, vielmehr nur die Aktivlegitimation zur Wahrnehmung eines etwa bestehenden Weisungsrechtes in den CMI-Rules-Regeln. Diese Auffassung setzte sich jedoch nur teilweise durch. Regel 6 Abs. 2 enthält eine ausdrückliche Vorschrift darüber, daß - sofern nicht (was kaum vorstellbar ist) zwingendes Recht entgegensteht - der Befrachter grundsätzlich berechtigt ist, den Namen des Empfängers zu jeder Zeit zu ändern, bis der Empfänger im Bestimmungshafen die Auslieferung der Güter verlangt hat; dabei wird sogar noch eine bestimmte Form, nämlich die Schriftform oder eine Mitteilung durch "some other means acceptable to the carrier" (ein sicher nicht sehr klarer Begriff) vorgeschrieben und schließlich gesagt, daß der Befrachter verpflichtet ist, dem Verfrachter die dadurch entstehenden Mehraufwendungen zu ersetzen.

Ein so gefaßtes Weisungsrecht des Befrachters wird materiell sicherlich regelmäßig dem Parteiwillen entsprechen. Allerdings ist es häufig nicht auf die Auswechslung des Empfängers - namentlich die Ersetzung der Adresse des Käufers durch die eines Lagerhauses im Falle der drohenden Zahlungsunfähigkeit des Käufers - beschränkt; es kommt durchaus vor und wird häufig nach dem Vertrag zulässig sein, die Auslieferung der Güter in einem anderen Hafen - etwa einem Zwischenhafen - vorzunehmen. Hier ist dem Parteiwillen freier Raum gegeben, doch muß er sich klar artikulieren.

Kernpunkt der Regelung der Regel 6 ist jedoch die Aktivlegitimation. Diese ist folgendermaßen geregelt:

Grundsätzlich steht das Recht, nachträgliche Weisungen der genannten Art zu erteilen, dem Befrachter - für das deutsche Recht darf man wohl sagen: dem Ablader - zu. Er behält es - darauf wurde schon hingewiesen - bis zu dem Zeitpunkt, in welchem der Empfänger nach Ankunft der Güter im Bestimmungshafen deren Auslieferung verlangt; in diesem Zeitpunkt erwirbt der Empfänger also in jedem Fall einen unentziehbaren Auslieferungsanspruch.

Von diesem Grundsatz, daß der Befrachter der Alleinverfügungsberechtigte ist, kann nach Regel 6 Abs. 2 nur in der Weise abgewichen werden, daß der Befrachter das Verfügungsrecht auf den Empfänger überträgt. Die Übertragung muß vor Übernahme der Güter durch den Verfrachter geschehen und in dem Dokument - sofern überhaupt eines ausgestellt wird - vermerkt werden. Wird von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, so erwirbt der Empfänger das Dispositionsrecht

in den durch die Vorschrift des Abs. 1 oder den Vertrag bestimmten Grenzen, in welchen es dem Verfrachter zustand.

Diese Regelung ist außerordentlich starr. Sie schließt grundsätzlich die Übertragung des Dispositionsrechts während der Reise aus. Wenn ich die Regel richtig verstehe, läßt sie auch nicht zu, daß der Empfänger das Dispositionsrecht während der Reise weiter überträgt. Zwar kann er, wenn ihm das Dispositionsrecht nach Maßgabe des Absatzes 2 vor Übernahme der Güter durch den Verfrachter eingeräumt wurde, seine Auslieferungsansprüche - jedenfalls nach unseren Rechtsvorstellungen - weiter übertragen; doch scheitert die Übertragung des Dispositionsrechts auf den von ihm benannten weiteren Empfänger daran, daß der späteste hierfür zugelassene Zeitpunkt - die Übernahme der Güter durch den Verfrachter - bereits abgelaufen ist.

Die starre Regelung der Nr. 6 läßt also eine Übertragung des Dispositionsrechts während der Reise nicht zu. Der Befrachter kann entweder das Dispositionsrecht vor Beginn der Reise auf den Empfänger übertragen, also auf eigene Dispositionsbefugnis verzichten. Eine solche - auch als NODISP-Klausel bezeichnete - Vereinbarung beraubt ihn jeder Möglichkeit, die Güter notfalls - wenn es das zugrunde liegende Rechtsverhältnis erfordert - doch nicht zur Auslieferung an den Empfänger kommen zu lassen. Oder er behält dieses Dispositionsrecht; dann hat der Empfänger praktisch bis zur Auslieferung der Güter nicht die Sicherheit, daß der Verfrachter nicht doch noch eine seine Rechte tangierende Weisung erteilt. Eine Übertragung des Weisungsrechtes während der Reise ist nicht zugelassen.

Ein Seefrachtbrief solcher rechtlicher Ausstattung scheidet nach meiner Auffassung aus als eine Basis für jedes Geschäft, bei dem gegen Vorlage des Papiers Zahlung - sei es durch den Empfänger direkt oder durch eine Bank im Wege der Akkreditivvereinbarung - erfolgen soll. Darauf ist natürlich während der Konferenz hingewiesen worden. Die Antwort der Mehrheit der Delegationen, die sich einer flexibleren Regelung widersetzte, war einfach: Wolle man Zahlung gegen Dokumente vereinbaren, so stehe das bewährte Instrument des Konnossements zur Verfügung. Diese Antwort erscheint mir jedoch zu einfach. Sie trägt weder dem Umstand Rechnung, daß man nicht stets vorhersagen kann, ob letztlich doch eine irgendwie geartete Sicherung des Befrachters gegen unvorhergesehene wirtschaftliche Entwicklungen beim Empfänger erforderlich wird. Und sie verkennt vor allem, daß das Reeder-Interesse an der Durchführung von Frachtverträgen ohne ein Wertpapier - das ich oben zu kennzeichnen versucht habe - durchaus dazu führen kann und vielleicht sogar sollte, Seefrachtbriefe auch dann zu verwenden, wenn die Zahlung gegen Andienung des Papiers erfolgt. Ein Konnossement mit seiner Traditionsfunktion ist eigentlich nur dann notwendig, wenn typischerweise die Veräußerung der Ware gewünscht wird; übrigens versuchen ja die Regeln sogar diesen Fall zu erfassen, indem sie - über den im Zusammenhang mit dem Kontrollrecht behaupteten eingeschränkten Zweck hinaus - den gutgläubigen Erwerb des Anspruchs in Nr. 5 simulieren, also gerade die Handelbarkeit auch des Seefrachtbriefes bis zu einem gewissen Grade herstellen wollen.

Die Entscheidung der Konferenz gegen eine Übertragbarkeit des Dispositionsrechts während der Reise steht auch in einem klaren Widerspruch zum Recht aller anderen Beförderungsmittel, bei denen eine solche Übertragung nicht nur möglich ist, sondern durch eine besondere Ausgestaltung des Frachtbriefes erleichtert wird.

Nach dem Vorbild des Landtransportrechts wäre es ohne weiteres möglich, den

Seefrachtbrief als ein sog. "Sperrpapier" auszugestalten, indem die Dispositionsbefugnis von der Vorlegung des Papiers abhängig gemacht würde<sup>11</sup>. Es ist richtig, daß dadurch der Seefrachtbrief - wie aber auch der Frachtbrief des Landtransportrechts - in diesem beschränkten Umfang zum Wertpapier gemacht würde. Und es trifft sicher auch zu, daß bei einer solchen Ausgestaltung dem Verfrachter eine gewisse Legitimationsprüfung auferlegt würde. Es wären jedoch Ausnahmefälle, in denen der Befrachter oder der Empfänger von dieser Befugnis Gebrauch machen würden, und es bestünde ja durchaus die Möglichkeit, eine entsprechende Ausgestaltung oder die Ausübung des Rechtes von einer Gebühr abhängig zu machen. Jedenfalls bleibt festzuhalten, daß letztlich nur eine solche teilweise Ausstattung des Seefrachtbriefes als Wertpapier seine Verwendung im Akkreditivgeschäft ermöglichen könnte.

Ich bin deshalb der Auffassung, daß es sich für die Praxis durchaus lohnt zu fragen, ob eine Änderung der Regel 6 nicht im Interesse einer weiteren Verbreitung des Seefrachtbriefe läge. Für den Fall, daß man dies bejaht, habe ich den Versuch einer Formulierung im letzten Heft der Zeitschrift TRANSPORTRECHT<sup>12</sup> unternommen.

#### V. Sonstiges

Mit diesen Hinweisen konnte ich gewiß die Problematik der Seefrachtbriefe nicht erschöpfen. Die CMI-Regeln fassen sich bewußt kurz. Sie haben - entgegen Vorentwürfen - darauf verzichtet, eine Reihe von anderen Fragen zu klären. So etwa die Wirksamkeit der Identity of the Carrier-Klausel. Leitgedanke war, daß Fragen, die auch bei der Beförderung unter einem Konnossement zweifelhaft sind, nicht deshalb zu klären versucht werden sollten, weil kein Konnossement ausgestellt worden ist. Die Regeln gehen vielmehr im Prinzip davon aus, daß haftungsrechtlich und beweisrechtlich grundsätzlich die Regelungen der Haager und Visby-Regeln gelten sollen, auch wenn diese Übereinkommen selbst ihre Geltung von der Ausstellung eines Konnossments abhängig machen.

Ich erwähnte bereits, daß die Hamburg-Regeln Ende 1991 in Kraft treten werden. Wir können heute noch nicht absehen, welche europäischen Staaten in nächster Zukunft das Übereinkommen ratifizieren werden, nachdem die ersten 20 Staaten weitgehend seeverkehrswirtschaftlich wenig bedeutende Entwicklungsländer sind. Soweit die Hamburg-Regeln den Seefrachtvertrag regieren, bedarf es gleichwohl noch der CMI-Regeln, weil auch das UN-Übereinkommen weder die Ansprüche Dritter (Regel 3), noch die Beweiswirkung des Seefrachtbriefs (Regel 5) noch die Dispositionsbefugnis (Regel 6) regelt. Lediglich die Haftungsvorschriften (Regel 4) würden dann zwingend durch die der Hamburg-Regeln ersetzt.

#### VI. Zusammenfassung

Lassen Sie mich zusammenfassen:

Die CMI-Regeln über Seefrachtbriefe erfassen - über ihren Titel hinaus - alle Seefrachtverträge, bei denen ein Konnossement nicht ausgestellt worden ist. In erster Linie regeln sie Verträge unter einem Seefrachtbrief, erfassen jedoch auch dokumentenlose Frachtverträge.

<sup>11</sup> Vgl. etwa Art. 12 Abs. 3 Buchst. a CMR; Art. 30 § 2 COTIF/CIM; § 72 Abs. 7 EVO.

<sup>12</sup> TransPR 1991, 361, 370.

Ein Seefrachtbrief i. S. d. Regeln liegt vor, wenn die Vorlegung des Papiers nicht zur Voraussetzung der Ausübung des Auslieferungsanspruchs gemacht wird. Dies ist nicht in allen Formularen ausdrücklich gesagt, ergibt sich allerdings häufig aus dem Zusammenhang.

Da beim Fehlen eines Konnossements eine gesetzliche Haftungsregelung nicht besteht, bedarf es deren Vereinbarung. Die Regeln sehen vor, daß die Haftung die gleiche ist, die sich bei einer Beförderung unter Konnossement ergäbe.

Gleiches gilt für die Rechte des Empfängers, die nach den Regeln so ausgestaltet sind, als habe der Empfänger ein Konnossement erworben; auch ohne ein Konnossement wird also der gute Glaube des Empfängers an die im Seefrachtbrief bescheinigte Übernahme der Güter und ihre Beschreibung geschützt.

Das Recht nachträglicher Verfügungen steht grundsätzlich dem Befrachter zu. Er kann es auf den Empfänger übertragen, jedoch nur Übergabe der Güter an den Beförderer. Eine Übertragung des Dispositionsrechts während der Reise ist in den Regeln nicht vorgesehen. Nach meiner Auffassung kann es sich empfehlen, eine Modifikation der Regeln in diesem Punkt vorzunehmen, um die Verwendung des Seefrachtbriefes auch in Fällen zu ermöglichen, in denen eine Zahlung gegen Übergabe des Dokumentes gewünscht wird.

Alles in allem stellen die Regeln, an denen ein Unterausschuß in drei oder vier Sitzungen gearbeitet hat und die von einem ursprünglich längeren Entwurf auf das wesentliche reduziert werden konnten, eine brauchbare und praktikable Grundlage für die Ausgestaltung der Bedingungen von Seefrachtbriefen dar. Ihnen ist eine weite Verbreitung zu wünschen, um die Bedingungen möglichst weitgehend international zu vereinheitlichen. Gelingt eine solche Vereinheitlichung nicht, so wird - angesichts des Fehlens einer zwingenden Haftungsregelung - die Vielfalt der Bedingungen zu Unsicherheiten und Gefahren für den Rechtsverkehr führen. Dadurch müßten notwendig die Staaten auf dem Plan gerufen werden. Ein internationales Übereinkommen wäre dann unvermeidlich.