

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

HEFT 85

REGINA ASARIOTIS, LL.M.

DER ENGLISCHE
CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT
1992

HAMBURG 1994

DER ENGLISCHE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1924

Vortrag

von

Regina Asariotis, LL.M.

Lecturer in Maritime Law,
Institute of Maritime Law,
University of Southampton

gehalten vor dem

Deutschen Verein für Internationales Seerecht

am 26. April 1994

Hamburg 1994

Title to sue the carrier: Der Carriage of Goods by Sea Act 1992

Sehr geehrte Damen und Herren, es ist für mich eine Ehre und eine Freude, vor Ihrem Verein einen Vortrag zu halten.

Als Thema für heute habe ich etwas gewählt, was hoffentlich für Sie von Interesse ist; es handelt sich um ein eigentümliches Konzept im englischen Recht, oder genauer gesagt im common law, das unzähligen Klägern in einem cargo-claim zum Verhängnis werden kann und das nun gesetzlich neu geregelt worden ist.

Der Carriage of Goods by Sea Act 1992 dient der Lösung eines englischen Problems, das es als solches im deutschen Recht wohl nicht gibt: "privity" und "title to sue the carrier in contract" - die Herleitung eines Rechts des Warenempfängers, gegen den Verfrachter vertragliche Ansprüche geltend zu machen¹.

Der terminus "title to sue" ist ohne Frage jedem englischen Seerechtler ein Begriff und sollte es für jeden sein, der London als Sitz des Schiedsgerichtes oder als Gerichtsstand wählt. Trotz seiner Bedeutung konnte ich den Begriff in all den Lexika, die das Max Planck Institut hält, jedoch nur in einem einzigen als "Klagerecht" übersetzt finden.

Obleich der Titel leicht zur Verwechslung mit dem englischen Gesetz zu den Haager-Visby Regeln, dem Carriage of Goods by Sea Act 1971 führen kann, befaßt sich der Carriage of Goods by Sea Act 1992, um den es heute gehen soll, nicht mit Haftungsrecht, sondern allein mit diesem Klagerecht. Es muß betont werden, daß es für einen Kläger ohne "title to sue" uninteressant ist, welches Haftungsregime den Vertrag regelt; entsprechend bedeutsam ist daher die gesetzliche Neuregelung.

Im folgenden möchte ich zunächst etwas ausführlicher darauf eingehen, welche Probleme zur Entstehung des Carriage of Goods by Sea Act 1992 geführt haben, um Ihnen ein Gefühl für die Bedeutsamkeit der neuen gesetzlichen Regelung zu verschaffen; danach werde ich meinen Vortrag mit einem Überblick über die neue Rechtslage abschließen.

I. Problemstellung

Die englische "doctrine of privity of contract" besagt, daß nur Parteien, die in einem direkten vertraglichen Verhältnis zueinander stehen, gegeneinander Rechte geltend machen können.

¹ Obleich das Gesetz auch in Schottland gilt, kann man von der Lösung eines „englischen“ Problems sprechen. Schottisches Recht erkennt als Grundsatz Klagerechte Dritter unabhängig von „privity“ an.

In einem cif-Vertrag schließt der Verkäufer den Seefrachtvertrag ab. Da die Gefahr jedoch "on shipment or as from shipment" auf den Käufer übergeht, muß der Käufer Ansprüche aus Verlust oder Beschädigung der Güter gegen den Verfrachter durchsetzen und kann sich nicht an den Verkäufer halten.

Ein Problem hier ergibt sich offensichtlich für den Käufer aus der "privity doctrine": Der Frachtvertrag besteht zwischen dem Verkäufer und dem Verfrachter - den Schaden aber hat der Käufer, welcher nicht Vertragspartei ist. Wie nun verschafft sich der Käufer "title to sue"?

Eine simple Lösung besteht in anderen Rechtssystemen darin, einen Vertrag zugunsten oder mit Schutzwirkung zugunsten Dritter zu konstruieren; nicht so im englischen Recht. Die "privity doctrine" ist strikt und das Problem muß per gesetzlicher Abtretung der Ansprüche bzw. des Klagerechts gelöst werden.

Der Verkäufer kann selbstverständlich seine Ansprüche an den Käufer abtreten oder aber die Klage anstelle des Käufers führen.

Hier ist jedoch nicht nur der Käufer der Kooperationswilligkeit des Verkäufers ausgeliefert, es mag sogar unmöglich sein, den ursprünglichen Befrachter auszumachen, also den Verkäufer der Waren am Beginn der cif Kette, der ja der einzige ist, mit dem der Verfrachter einen Vertrag abgeschlossen hat.

Eine jeweilige Abtretung der vertraglichen Ansprüche an jeden der möglicherweise bis zu 40 Käufer hat den Nachteil, daß im englischen Recht Formvorschriften zu wahren sind² und der Verfrachter jeweils in Kenntnis gesetzt werden muß. Im internationalen Warenhandel zu cif oder fob Bedingungen ist dies schlichtweg eine Unmöglichkeit.

II. Lösungsversuch 1855

Wie nun hat das englische Recht auf diese Situation reagiert?

Offensichtlich bedurfte es einer gesetzlichen Regelung. Diese kam im Jahre 1855 mit dem Bills of Lading Act. Section 1 des Gesetzes enthält die relevanten Bestimmungen:

"Every consignee of goods named in a bill of lading, and every endorsee of a bill of lading, to whom the property in the goods therein mentioned shall pass, upon or by reason of such consignment or endorsement, shall have transferred to and vested in him all rights of suit, and be subject to the same liabilities in respect of such goods as if the contract contained in the bill of lading had been made with himself."

² Siehe s. 136 des Law of Prop. Act 1925.

Diese Regelung verband den Übergang von vertraglichen Rechten und Pflichten mit dem Übergang des Eigentums. Gleichzeitig setzte das Gesetz voraus, daß der Vertrag im Verhältnis zum Indossatar, zum Dritten, auf den Inhalt des Konnossements beschränkt übertragen wurde³. Das Gesetz befaßte sich nur mit dem Klagerecht eines Konnossementsempfängers und sah Klagerechte anderer möglicher Empfänger von Waren nicht vor.

Obgleich der Bills of Lading Act 1855 für viele Fälle, in denen der Käufer qua Indossierung und Übertragung des Konnossements Eigentümer der Ware wurde, das "privity" Problem zu lösen vermochte, kristallisierten sich im Laufe der Jahre eine Reihe von erheblichen Schwächen des Gesetzes heraus. So schrieb Carver bereits vor mehr als hundert Jahren:

"Perhaps the time has arrived when fresh legislation on the subject may be attempted with advantage"⁴.

Wie Sie im folgenden sehen werden, haben die Unzulänglichkeiten der gesetzlichen Regelung ganze Generationen von Rechtsanwälten, Richtern und Akademikern beschäftigt. Im einzelnen lassen sich die Probleme in zwei Gruppen einteilen.

1. Übergang der vertraglichen Rechte hing vom Eigentumsübergang "upon or by reason of [...] consignment or endorsement" des Konnossements ab

Die Bestimmung setzte zunächst Eigentumsübergang an sich voraus, was zur Folge hatte, daß Warenempfänger, die kein Eigentum erwarben, keine Rechte gegen den Verfrachter geltend machen konnten. Der gesetzliche Übergang des Klagerechts war des weiteren begrenzt auf die Fälle, in denen die Übertragung des Eigentums "upon or by reason of [...] consignment or endorsement" erfolgte.

Diese vage gesetzliche Formulierung führte zunächst zu drei verschiedenen Interpretationen. Eine Möglichkeit war, die Formulierung so zu deuten, daß das Eigentum gleichzeitig mit der Konnossementsübertragung übergehen müsse.

³Die Ausstellung des Konnossements führte zu einer sogenannten "reduction of the contract into writing". Im Verhältnis zwischen dem ursprünglichen Befrachter und dem Verfrachter gilt das Konnossement nur als "evidence of the contract", und selbst das nur, wenn nicht gleichzeitig ein charter-Vertrag zwischen den Parteien besteht. Im Verhältnis zum konnossementserwerbenden Dritten sind die vertraglichen Bestimmungen dagegen ausschließlich im Konnossement enthalten. Siehe dazu The Ardennes [1951] 1 K.B. 55 und Leduc v. Ward (1888) 20 Q.B.D. 475.

⁴On some defects of the Bills of Lading Act 1855, (1890), 6 L.Q.R. 289, 292.

Andererseits konnte auch ausreichen, wenn sowohl der Eigentumsübergang wie auch Indossierung und Übertragung des Konnossements auf Grund der gleichen vertraglichen Verpflichtung, aber zeitlich unabhängig voneinander, erfolgen. Eine dritte, sogenannte mittlere Interpretationsweise, ist die nach der Court of Appeal Entscheidung in The Delfini⁵ maßgebliche. Danach müssen Eigentumsübergang und Konnossementsindossierung bzw. -übertragung zwar nicht zeitlich zusammenfallen, unerlässlich für die Anwendbarkeit von section 1 des Bills of Lading Act 1855 ist jedoch, daß ein Kausalzusammenhang zwischen Übertragung von Konnossement und Eigentumserwerb besteht: "endorsement or consignment must have played an essential causal part in the passage of property".

Die Regelung in section 1 des Bills of Lading Act 1855 und ihre Auslegung hatten zur Folge, daß Konnossementsempfänger in einer Reihe von Situationen die Geltendmachung vertraglicher Ansprüche verwehrt blieb.

- a) Bei der Verschiffung von sogenannten "bulk goods", also generischen Gütern, kann der Eigentumserwerb an Teilmengen erst bei Trennung der kaufvertraglichen Teilmengen vom "bulk" erfolgen⁶, obgleich der Käufer die Transportgefahr trägt. In Fällen, in denen generische Güter während des Transports untergehen, kann also kein Eigentum erworben werden und section 1 des Bill of Lading Act 1855 findet keine Anwendung. In der Entscheidung in The Aramis⁷, führte dies zu dem besonders unbilligen Ergebnis, daß ein Käufer, an den keinerlei Güter ausgeliefert worden waren, gerade aus diesem Grunde keine Schadenersatzansprüche geltend machen konnte.
- b) In Fällen, in denen der Käufer die Güter auf Grund der Vorlage eines vom Verkäufer ausgestellten "letter of indemnity" ausgehändigt bekommt, geht das Eigentum regelmäßig unabhängig von der später erfolgenden Übertragung des Konnossements über.

⁵ [1990] 1 Lloyd's Rep. 252.

⁶ Gemäß section 16 des Sale of Goods Act 1979. Die Problematik, die diese Vorschrift im eigentums- und konkursrechtlichen Zusammenhang erzeugt, hat die englische und schottische Law Commission gesondert beschäftigt und zu der Erstellung eines eigenen Berichts veranlaßt; Law Com. No. 215, Sc. Law Com. No. 145, Sale of Goods forming Part of a Bulk (1993).

⁷ [1989] 1 Lloyd's Rep. 213. In der gleichen Entscheidung ging ein weiterer Kläger leer aus, der einen Teil seiner Güter erhalten hatte. Da das Eigentum erst bei der Entladung übergehen konnte, also unabhängig vom Konnossementserwerb, fand auch hier section 1 des Bills of Lading Act keine Anwendung. Diese Konstellation macht deutlich, daß bei enger Auslegung des Gesetzestextes das Problem für sämtliche Käufer von Teilmengen eines bulk-cargo bestand. Dies scheint jedoch nach der Entscheidung in The Delfini nicht mehr der Fall zu sein.

Besonders im Ölhandel, wo oft auf Grund langer Käuferketten und kurzer Fahrtzeiten das Konnossement den Endempfänger der Waren erst nach der Ankunft des Schiffs erreicht, ist es üblich, daß die Ware gegen Vorlage eines "letter of indemnity" ausgehändigt wird.

In der bereits erwähnten Entscheidung in The Delfini war genau dies der Fall, und die spätere Übertragung des Konnossements spielte keine Rolle mehr in der Übertragung des Eigentums; der Käufer konnte dementsprechend keine Ansprüche auf Grund des Bills of Lading Act 1855 geltend machen⁸.

- c) In der relativ seltenen Situation, in der das Konnossement bei gleichzeitiger Zurückbehaltung des Eigentums übertragen wird, kann der Warenempfänger auch bei nachfolgender Eigentumsübertragung keine vertraglichen Rechte geltend machen⁹.
- d) Banken, die ein Konnossement als Sicherheit halten, erwerben Eigentum lediglich als Pfandgläubiger und fallen somit nicht unter die Formulierung "... endorsee to whom the property [...] shall pass..."¹⁰. Da gemäß section 1 des Bills of Lading Act 1855 vertragliche Pflichten zusammen mit den Rechten auf den Konnossementsinhaber übergehen, würden Banken bei Anwendung des Gesetzes allerdings auch dem Verfrachter gegenüber für ausstehende Ansprüche haftbar werden. Dies wäre selbstverständlich nicht im Interesse der Banken.

2. Der Bills of Lading Act regelte lediglich Ansprüche von Konnossementsempfängern

Das Gesetz fand keine Anwendung in allen Fällen, in denen andere Transportdokumente verwendet wurden wie etwa die folgenden

a) "seawaybills" (Seefrachtbriefe)

Diese Papiere sind vor allem bei der Verschiffung von Gütern üblich, die nicht während des Transports verkauft werden sollen und wo daher die Ausstellung eines handelbaren Konnossements erlässlich ist.

⁸ In dieser Fallkonstellation war sogar unklar, wann genau das Eigentum übergegangen war: zum Zeitpunkt der Kaufpreiszahlung oder zum Zeitpunkt der Vermischung des Öls bei der Raffinierung. Da in jedem Fall das Eigentum jedoch vor Übertragung des Konnossements übergegangen war, bestand nicht der nach dem Gesetz erforderliche Kausalzusammenhang. Ein weiterer Gesichtspunkt war, daß das Konnossement nach der Entladung der Güter den Herausgabeanspruch nicht mehr verbriefte, somit seine Eigenschaft als "document of title" verloren hatte und nicht mehr unter die Definition einer "bill of lading" im Sinne des Gesetzes fiel.

⁹ So in The Aliakmon [1986] A.C. 785.

¹⁰ Sewell v. Burdick (1884) 10 App. Cas. 74.

"Seawaybills" sind keine sogenannten "documents of title" im englischen Recht, da sie den Herausgabeanspruch nicht verbiefen, sondern lediglich für den genannten Empfänger die Vertragsbestimmungen enthalten und eine Empfangsbestätigung darstellen.

b) "received for shipment bills of lading" (Übernahmekonnossemente)

Diese besonders im Containerverkehr üblichen Transportpapiere fielen nach herrschender Meinung nicht unter den Begriff einer "bill of lading" im Sinne des Bills of Lading Act 1855. Das gleiche gilt für "multimodal transport documents".

c) "ship's delivery orders"

Insbesondere im Ölhandel werden häufig "ship's delivery orders" verwendet, um größere Mengen, die unter Ausstellung eines einzigen Konnossements verschifft werden, später getrennt verkaufen zu können. "Ship's delivery orders" werden nach Abladung vom Verfrachter ausgestellt und enthalten eine einseitige Verpflichtungserklärung, wonach eine Teilmenge der Waren an den Dokumenteninhaber oder an die "order" eines benannten Empfängers ausgeliefert wird¹¹.

Keiner der hier Empfangsberechtigten war in der Lage, sich auf section 1 des Bills of lading Act 1855 zu berufen und vertragliche Ansprüche gegen den Verfrachter geltend zu machen.

III. "Implied contract" als Lösung?

Da die genannten Probleme bereits früh in Erscheinung traten, lieferte die Rechtsprechung schon im Jahre 1924 in der Entscheidung Brandt v. Liverpool, Brazil & River Plate Steam Navigation Co. Ltd.¹² einen möglichen Ausweg, der für die meisten der vom Bills of Lading Act "Geschädigten" zunächst hoffnungsvoll erschien.

¹¹ Eine andere Möglichkeit ist, daß die "ship's delivery orders" vom Befrachter ausgestellt werden. In diesem Fall ordnet der Befrachter an, dass der Verfrachter die Güter an einen genannten Empfänger herauszugeben hat. Diese Anordnung muss vom Verfrachter anerkannt werden.

¹² [1924] 1 K.B. 575.

Wenn der Empfänger der Güter diese vom Verfrachter herausverlangte und gleichzeitig versprach, ausstehende Frachtzahlungen oder Liegegelder zu übernehmen, war es möglich, einen "implied contract" anzunehmen. Der Empfänger machte das Angebot, welches vom Verfrachter konkludent angenommen werden konnte¹³.

Auf Grund der im englischen Recht für die Wirksamkeit eines Vertrages notwendigen "consideration", setzte jedoch die Annahme eines "implied contract" voraus, daß die Herausgabe der Ware auf Grund einer Gegenleistung erfolgte. Ständen also keinerlei Zahlungen mehr aus, fehlte es an "consideration" und somit an einem Vertrag.

Darüberhinaus konnte ein solcher Vertrag nur geschlossen werden, sofern der Verfrachter überhaupt Güter herauszugeben hatte. Waren die Güter am Bestimmungshafen nicht an Bord, oder war das Schiff gesunken, konnte kein Vertrag geschlossen werden. Dies war der Fall in der Entscheidung in The Aramis: Nicht nur erhielt einer der Kläger keinerlei Güter, er konnte ein Klagegericht gerade aus diesem Grunde weder aus dem Bills of Lading Act 1855 noch aus einem sogenannten "Brandt v. Liverpool" Vertrag herleiten.

IV. Unerlaubte Handlung, "action in tort" als Lösung?

Selbst die Möglichkeiten eines potentiellen Klägers, gegen den Verfrachter Ansprüche aus unerlaubter Handlung durchzusetzen waren (und sind) gering, jedenfalls für denjenigen, der darauf angewiesen war. Der Fall des unglückseligen Klägers in The Aramis macht dies deutlich: Ein Geschädigter, der in bezug auf Waren und vertragliche Rechte leer ausgeht, kann nur dann einen Anspruch aus unerlaubter Handlung geltend machen, wenn er bereits entweder Eigentümer oder mittelbarer Besitzer der Güter war, als das schädigende Ereignis eintrat¹⁴. Der Käufer eines Teils eines bulk-cargo kann, wie bereits erläutert, nicht vor der Trennung der Güter am Bestimmungshafen Eigentum erwerben. Abgesehen davon ist es in den meisten Fällen ausgesprochen schwierig zu etablieren, wann genau das schädigende Ereignis eintrat, also vor oder nach Eigentumsübergang. Die gleiche Schwierigkeit besteht für Konnossementsempfänger, denen die Übergabe des Konnossements den mittelbaren Besitz an den Gütern verschafft.

¹³ Die gleiche Argumentation wurde in Cremer v. General Carriers S.A. [1974] 1 W.L.R. 341 im Zusammenhang mit "ship's delivery orders" angewendet.

¹⁴ The Aliakmon [1986] A.C. 785.

Besonders im Laufe der letzten Jahre wurde deutlich, daß eine ursprünglich flexible Anwendung der "alternativen" Lösungsmöglichkeiten bewußt von den Gerichten eingeschränkt wurde, um den Gesetzgeber zu einer Neuregelung der Klagerechte Dritter zu zwingen. Die immer deutlicher werdende Unzulänglichkeit der bisherigen Rechtslage führte dann endlich im Jahre 1992 zu der Verabschiedung eines neuen Gesetzes.

V. Lösungsversuch 1992

Auf der Grundlage von Vorschlägen der "Scottish and English Law Commissions", zusammengefaßt in ihrem Bericht Rights of Suit in Respect of Carriage of Goods by Sea¹⁵, wurde der Carriage of Goods by Sea Act 1992 verabschiedet. Das neue Gesetz ist seit dem 16.9.1992 in Kraft, das alte Recht bleibt jedoch relevant für alle vor diesem Datum ausgestellten Transportdokumente. Entsprechende Regelungen sind in vielen Commonwealth Staaten zur Zeit noch maßgeblich¹⁶.

Da zum Zeitpunkt der Neuregelung die Probleme allen Beteiligten nur allzu gut bekannt waren, zielen die neuen Bestimmungen auf eine entscheidende Änderung der Rechtslage ab.

1. Keine Anknüpfung mehr an Eigentumsübergang. Sowohl Eigentum wie auch Gefahrtragung sind irrelevant für den Erwerb von Klagerechten¹⁷.
2. Keine Beschränkung mehr auf handelbare Konnossemente. Ausdrücklich klageberechtigt sind nun auch Empfangsberechtigte von Gütern, für die "seawaybills", "ship's delivery orders" und "received for shipment bills of lading" ausgestellt worden sind.
3. Klagerechte können unabhängig von vertraglichen Pflichten erworben werden. Die Sonderstellung von Banken wurde damit berücksichtigt.

¹⁵ Law Com. No. 196, Scot. Law Com. No. 130, (1991). Der Bericht enthält ein abweichendes Einzelvotum des schottischen Kommissionsmitglieds E.M. Clive.

¹⁶ In kürze wird eine dem neuen Gesetz entsprechende "Bills of Lading and Analogous Shipping Documents Ordinance" in Hong Kong in Kraft treten. Das Gesetz wird außerdem offenbar in Singapur angewendet (so Reynolds, *The Carriage of Goods by Sea Act 1992*, [1993] L.M.C.L.Q. 436,440), und in Australien wird eine entsprechende gesetzliche Regelung zur Zeit vorbereitet.

¹⁷ Siehe insbesondere section 5(4) wonach Untergang oder Vermischung der Güter keine Rolle spielen.

Die einzelnen Regelungen möchte ich Ihnen nun im Überblick kurz darstellen.

- 1) Klageberechtigt ist jetzt der "lawful holder of a bill of lading", also jeder rechtmäßige Inhaber eines Bord- oder Übernahme-Konnossements¹⁸. Außerdem der Empfangsberechtigte von Gütern, die unter einer "seawaybill" verschifft wurden, und der Empfangsberechtigte von Gütern, über die eine "ship's delivery order" ausgestellt worden ist. Die Klageberechtigung ist unabhängig davon, ob diese Personen Eigentümer der Waren geworden sind¹⁹. Die Dokumente werden in section 1 definiert. Eine "straight bill of lading", wohl im deutschen Recht dem Rektakonnossement entsprechend, fällt nicht unter die Definition einer "bill of lading" und muß daher, eher unelegant, als "seawaybill" eingeordnet werden. Als "bill of lading" definiert werden nun auch "received for shipment bills of lading".

- 2) "Holder of a bill of lading" wird definiert als Person im Besitz eines Konnossements, die entweder
 - a) der Empfänger der Waren laut Konnossement ist,
 - b) diejenige ist, an die das Konnossement indossiert und übertragen wurde, oder
 - c) die unter a) oder b) fallen würde, wenn sie in den Besitz des Konnossements gekommen wäre, zu einem Zeitpunkt wo dieses noch den Herausgabeanspruch verbriefte²⁰.Der Besitzer eines Konnossements ist "lawful holder", wenn er den Besitz gutgläubig erworben hat²¹.

¹⁸ "received for shipment bills of lading" fallen ausdrücklich unter die Definition eines Konnossements, s. 1(2) (b).

¹⁹ s. 2(1).

²⁰ s. 5(2). Section 5(2) (c) bezieht sich auf die Situation, in der die Güter vor Übertragung des Konnossements gegen ein "letter of indemnity" herausgegeben werden, wie etwa in The Delfini. Die Bestimmung muß im Zusammenhang mit s. 2(2) (a) gelesen werden.

²¹ s. 5(2).

- 3) Die Übertragung des Klagerechts im Falle von Konnossementen führt zum Erlöschen der Ansprüche des ursprünglichen Befrachters und aller "intermediate holders"²². Der ursprüngliche Befrachter bleibt jedoch haftbar²³. Im Falle von "seawaybills" und "ship's delivery orders" bleiben sowohl Rechte wie auch Haftung des Befrachters erhalten²⁴.
- 4) Die vertragliche Haftung tritt nicht automatisch mit dem Erwerb von Rechten ein, sondern nur, wenn Rechte geltend gemacht werden²⁵. Diese Bestimmung wurde insbesondere im Hinblick auf die Situation von Banken als Pfandgläubiger getroffen. Im Bericht ausführlich diskutiert und bejaht wurde die Frage, ob Haftbarkeit auch für "pre-shipment" Verpflichtungen des ursprünglichen Befrachters eintreten soll. Dementsprechend haftet jeder, der vertragliche Rechte geltend macht, für alle Ansprüche des Verfrachters, auch die am Abladehafen entstandenen (wie z.B. ausstehende Fracht- oder Liegegeldzahlungen sowie sich aus der Verschiffung von gefährlichen Gütern ergebende Verpflichtungen).
- 5) Der Klageberechtigte kann Ansprüche Dritter geltend machen, ist dazu allerdings nicht verpflichtet²⁶. Eine Bank, die das Konnossement besitzt, kann demgemäß den Schaden des Pfandschuldners geltend machen.
- 6) Konnossemente, die zum Zeitpunkt der Übertragung den Herausgabeanspruch nicht mehr verbriefen (etwa wo die Güter gegen Vorlage eines "letter of indemnity" herausgegeben wurden) berechtigen nur zur Geltendmachung von Rechten, wenn die Übertragung des Konnossements auf Grund vorheriger vertraglicher Regelung erfolgte oder wenn das Konnossement an den Verkäufer wegen mangelhafter Leistung zurückgeht²⁷. Diese Regelung soll verhindern, daß sich ein Handel mit Klagerechten entwickelt, also daß jemand ein Konnossement lediglich zu dem Zweck erwirbt, den Verfrachter zu verklagen.

²² Ist der ursprüngliche Befrachter gleichzeitig "charterer", bleiben natürlich stattdessen Rechte und Pflichten aus dem Frachtvertrag unberührt.

²³ s. 3(3), s. 2(5). Dies wurde von E.M. Clive stark kritisiert. Siehe E.M. Clive's "Note of Partial Dissent", abgedruckt auf Seite 41 ff. des Berichts.

²⁴ s. 3(3), s. 2(5).

²⁵ s. 3(1): "[who] takes or demands delivery [or] makes a claim under the contract of carriage".

²⁶ s. 2(4).

²⁷ s. 2(2).

- 7) Die sogenannte Grant v. Norway Regel ist abgeschafft worden. Auf Grund einer Entscheidung aus dem Jahre 1851²⁸ konnte der Verfrachter in Fällen, in denen de facto keine Güter abgeladen worden waren, auch gutgläubigen Konnossementsempfängern gegenüber einwenden, daß ein Vertrag gar nicht bestehe²⁹. Dies wurde damit begründet, daß dem "ship's master" keine Befugnis zustehe, Konnossemente für nicht abgeladene Güter auszustellen, und dementsprechend die Unterschrift den Reeder nicht vertraglich verpflichten könne. Gemäß section 3 des Bills of Lading Act 1855, konnte zwar die Unterschrift als schlüssiger Beweis dem "master" entgegengehalten werden, es stellte sich jedoch das Problem, einen Vertrag mit dem "master" zu konstruieren. Außerdem erwies es sich als recht aussichtslos, eine Privatperson auf große Schadenersatzsummen zu verklagen. Um diese Unzulänglichkeit zu beseitigen, bestimmt nun section 4 des Carriage of Goods by Sea Act 1924, daß die "Grant v. Norway rule" für "lawful holder" eines Konnossements nicht mehr gilt. Das Problem bleibt jedoch weiter bestehen für andere Betroffene, wie etwa den ursprünglichen Befrachter und andere, die nicht Konnossementsempfänger sind.
- 8) Das Gesetz, ganz zukunftsorientiert, ermächtigt in section 1(5) zum Erlass von Spezialregelungen in Bezug auf Elektronische Dokumente.

Resumee

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß das neue Gesetz, wie zu erwarten, viele der vorherigen Problemfälle offenbar befriedigend löst.

Nicht neu geregelt wurde jedoch das Recht aus unerlaubter Handlung zu klagen. Einige Gesetzeslücken sind bereits jetzt auszumachen, so etwa, daß kein Klagerecht vorgesehen ist für Käufer, deren Güter per Container unter Ausstellung einer "seawaybill received for shipment" transportiert werden. "Straight bills of lading" fallen nur unter das Gesetz, wenn sie als "seawaybill" eingeordnet werden, und "multimodal transport documents" wurden nicht ausdrücklich miteinbezogen. Der Bericht diskutiert diese Dokumente jedoch ausdrücklich³⁰ und deutet an, daß sie unter Umständen unter die Definition einer "received for shipment bill of lading" fallen.

²⁸ (1851) 10 C.B. 665.

²⁹ In diesem Fall half auch Art. III r. 4 der Haager-Visby Regeln - die zwingende Beweiskraft von Konnossementsangaben gegenüber Dritten - nicht weiter, denn die Regeln finden nur Anwendung wenn ein Vertrag besteht.

³⁰ Auf Seite 18.

Unbefriedigend könnte sich auswirken, daß der Geschädigte, welcher nicht im Besitz des Konnossements ist, den Inhaber des Konnossements nicht zur Ausübung seines Klagerechts zwingen kann. Außerdem ist bemerkenswert, daß offenbar der Warenempfänger auch für am Abladehafen entstandene Ansprüche sowie für Schäden aufgrund des Transports von gefährlichen Gütern haftet.

Wie Sie sehen, hat das Gesetz einige Schwächen. Im großen und ganzen ist jedoch wohl ein kurioses Kapitel der englischen Rechtsgeschichte endlich abgeschlossen worden: Die Insel ist dem "continent" wieder ein bißchen näher gerückt.

Regina Asariotis (LL.M), Lecturer in Maritime Law, Institute of Maritime Law, University of Southampton, Southampton S09 5NH, U.K.



Carriage of Goods by Sea Act 1992

1992 CHAPTER 50

An Act to replace the Bills of Lading Act 1855 with new provision with respect to bills of lading and certain other shipping documents. [16th July 1992]

BE IT ENACTED by the Queen's most Excellent Majesty, by and with the advice and consent of the Lords Spiritual and Temporal, and Commons, in this present Parliament assembled, and by the authority of the same, as follows:—

- 1.—(1) This Act applies to the following documents, that is to say—
 - (a) any bill of lading;
 - (b) any sea waybill; and
 - (c) any ship's delivery order.
- (2) References in this Act to a bill of lading—
 - (a) do not include references to a document which is incapable of transfer either by indorsement or, as a bearer bill, by delivery without indorsement; but
 - (b) subject to that, do include references to a received for shipment bill of lading.
- (3) References in this Act to a sea waybill are references to any document which is not a bill of lading but—
 - (a) is such a receipt for goods as contains or evidences a contract for the carriage of goods by sea; and
 - (b) identifies the person to whom delivery of the goods is to be made by the carrier in accordance with that contract.
- (4) References in this Act to a ship's delivery order are references to any document which is neither a bill of lading nor a sea waybill but contains an undertaking which—

Shipping documents etc. to which Act applies.

- (a) is given under or for the purposes of a contract for the carriage by sea of the goods to which the document relates, or of goods which include those goods; and
- (b) is an undertaking by the carrier to a person identified in the document to deliver the goods to which the document relates to that person.

(5) The Secretary of State may by regulations make provision for the application of this Act to cases where a telecommunication system or any other information technology is used for effecting transactions corresponding to—

- (a) the issue of a document to which this Act applies;
- (b) the indorsement, delivery or other transfer of such a document; or
- (c) the doing of anything else in relation to such a document.

(6) Regulations under subsection (5) above may—

- (a) make such modifications of the following provisions of this Act as the Secretary of State considers appropriate in connection with the application of this Act to any case mentioned in that subsection; and
- (b) contain supplemental, incidental, consequential and transitional provision;

and the power to make regulations under that subsection shall be exercisable by statutory instrument subject to annulment in pursuance of a resolution of either House of Parliament.

**Rights under
shipping
documents.**

2.—(1) Subject to the following provisions of this section, a person who becomes—

- (a) the lawful holder of a bill of lading;
- (b) the person who (without being an original party to the contract of carriage) is the person to whom delivery of the goods to which a sea waybill relates is to be made by the carrier in accordance with that contract; or
- (c) the person to whom delivery of the goods to which a ship's delivery order relates is to be made in accordance with the undertaking contained in the order,

shall (by virtue of becoming the holder of the bill or, as the case may be, the person to whom delivery is to be made) have transferred to and vested in him all rights of suit under the contract of carriage as if he had been a party to that contract.

(2) Where, when a person becomes the lawful holder of a bill of lading, possession of the bill no longer gives a right (as against the carrier) to possession of the goods to which the bill relates, that person shall not have any rights transferred to him by virtue of subsection (1) above unless he becomes the holder of the bill—

- (a) by virtue of a transaction effected in pursuance of any contractual or other arrangements made before the time when such a right to possession ceased to attach to possession of the bill; or

- (b) as a result of the rejection to that person by another person of goods or documents delivered to the other person in pursuance of any such arrangements.

(3) The rights vested in any person by virtue of the operation of subsection (1) above in relation to a ship's delivery order—

- (a) shall be so vested subject to the terms of the order; and
- (b) where the goods to which the order relates form a part only of the goods to which the contract of carriage relates, shall be confined to rights in respect of the goods to which the order relates.

(4) Where, in the case of any document to which this Act applies—

- (a) a person with any interest or right in or in relation to goods to which the document relates sustains loss or damage in consequence of a breach of the contract of carriage; but
- (b) subsection (1) above operates in relation to that document so that rights of suit in respect of that breach are vested in another person,

the other person shall be entitled to exercise those rights for the benefit of the person who sustained the loss or damage to the same extent as they could have been exercised if they had been vested in the person for whose benefit they are exercised.

(5) Where rights are transferred by virtue of the operation of subsection (1) above in relation to any document, the transfer for which that subsection provides shall extinguish any entitlement to those rights which derives—

- (a) where that document is a bill of lading, from a person's having been an original party to the contract of carriage; or
- (b) in the case of any document to which this Act applies, from the previous operation of that subsection in relation to that document;

but the operation of that subsection shall be without prejudice to any rights which derive from a person's having been an original party to the contract contained in, or evidenced by, a sea waybill and, in relation to a ship's delivery order, shall be without prejudice to any rights deriving otherwise than from the previous operation of that subsection in relation to that order.

3.—(1) Where subsection (1) of section 2 of this Act operates in relation to any document to which this Act applies and the person in whom rights are vested by virtue of that subsection—

- (a) takes or demands delivery from the carrier of any of the goods to which the document relates;
- (b) makes a claim under the contract of carriage against the carrier in respect of any of those goods; or

Liabilities under shipping documents.

- (c) is a person who, at a time before those rights were vested in him, took or demanded delivery from the carrier of any of those goods,

that person shall (by virtue of taking or demanding delivery or making the claim or, in a case falling within paragraph (c) above, of having the rights vested in him) become subject to the same liabilities under that contract as if he had been a party to that contract.

(2) Where the goods to which a ship's delivery order relates form a part only of the goods to which the contract of carriage relates, the liabilities to which any person is subject by virtue of the operation of this section in relation to that order shall exclude liabilities in respect of any goods to which the order does not relate.

(3) This section, so far as it imposes liabilities under any contract on any person, shall be without prejudice to the liabilities under the contract of any person as an original party to the contract.

Representations in bills of lading.

4. A bill of lading which—

- (a) represents goods to have been shipped on board a vessel or to have been received for shipment on board a vessel; and
 (b) has been signed by the master of the vessel or by a person who was not the master but had the express, implied or apparent authority of the carrier to sign bills of lading,

shall, in favour of a person who has become the lawful holder of the bill, be conclusive evidence against the carrier of the shipment of the goods or, as the case may be, of their receipt for shipment.

Interpretation etc.

5.—(1) In this Act—

“bill of lading”, “sea waybill” and “ship's delivery order” shall be construed in accordance with section 1 above;

“the contract of carriage”—

- (a) in relation to a bill of lading or sea waybill, means the contract contained in or evidenced by that bill or waybill; and
 (b) in relation to a ship's delivery order, means the contract under or for the purposes of which the undertaking contained in the order is given;

“holder”, in relation to a bill of lading, shall be construed in accordance with subsection (2) below;

“information technology” includes any computer or other technology by means of which information or other matter may be recorded or communicated without being reduced to documentary form; and

“telecommunication system” has the same meaning as in the Telecommunications Act 1984.

1984 c. 12.

(2) References in this Act to the holder of a bill of lading are references to any of the following persons, that is to say—

- (a) a person with possession of the bill who, by virtue of being the person identified in the bill, is the consignee of the goods to which the bill relates;

- (b) a person with possession of the bill as a result of the completion, by delivery of the bill, of any indorsement of the bill or, in the case of a bearer bill, of any other transfer of the bill;
- (c) a person with possession of the bill as a result of any transaction by virtue of which he would have become a holder falling within paragraph (a) or (b) above had not the transaction been effected at a time when possession of the bill no longer gave a right (as against the carrier) to possession of the goods to which the bill relates;

and a person shall be regarded for the purposes of this Act as having become the lawful holder of a bill of lading wherever he has become the holder of the bill in good faith.

(3) References in this Act to a person's being identified in a document include references to his being identified by a description which allows for the identity of the person in question to be varied, in accordance with the terms of the document, after its issue; and the reference in section 1(3)(b) of this Act to a document's identifying a person shall be construed accordingly.

(4) Without prejudice to sections 2(2) and 4 above, nothing in this Act shall preclude its operation in relation to a case where the goods to which a document relates—

- (a) cease to exist after the issue of the document; or
- (b) cannot be identified (whether because they are mixed with other goods or for any other reason);

and references in this Act to the goods to which a document relates shall be construed accordingly.

(5) The preceding provisions of this Act shall have effect without prejudice to the application, in relation to any case, of the rules (the Hague-Visby Rules) which for the time being have the force of law by virtue of section 1 of the Carriage of Goods by Sea Act 1971.

1971 c. 19.

6.—(1) This Act may be cited as the Carriage of Goods by Sea Act 1992.

Short title, repeal, commencement and extent.
1855 c. 111.

(2) The Bills of Lading Act 1855 is hereby repealed.

(3) This Act shall come into force at the end of the period of two months beginning with the day on which it is passed; but nothing in this Act shall have effect in relation to any document issued before the coming into force of this Act.

(4) This Act extends to Northern Ireland.