

## **Deutscher Verein für Internationales Seerecht**

### Stellungnahme zum

### Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts

- 1 Am 27. August 2009 hat die vom Bundesministerium der Justiz (BMJ) eingesetzte Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts ihren Abschlussbericht vorgelegt (Abschlussbericht). Mit Schreiben vom 22. Oktober 2009 hat das Bundesministerium der Justiz (BMJ) den Verbänden, darunter dem Deutschen Verein für Internationales Seerecht, den Abschlussbericht zur Stellungnahme übersandt. Der Abschlussbericht enthält einen Entwurf für ein vollständiges neues Fünftes Buch HGB über den Seehandel (HGB-E) mit komplett überarbeiteten neuen Vorschriften (§§ 476–602, S. 7–66). Beigefügt ist außerdem eine ausführliche Begründung (S. 67–179). Der Verein hat eine Arbeitsgruppe gebildet, die sich in insgesamt zehn Sitzungen mit dem Abschlussbericht befasst hat. Außerdem ist der Entwurf der Stellungnahme des Vereins auf einer Veranstaltung am 21. Januar 2010 in Hamburg den Mitgliedern und Gästen vorgestellt worden.
- 2 Der Verein teilt die Auffassung der Sachverständigengruppe, dass das deutsche Seehandelsrecht überaltert ist und einer grundlegenden Überarbeitung bedarf. Aus Sicht des Vereins ist es keine Frage, dass die teils auf das ADHGB von 1861 zurückgehenden Regelungen unbedingt den heutigen Verhältnissen anzupassen sind.

### **I. Vorbemerkungen**

- 3 Die Seeschifffahrt, der Seehandel und die Seeverkehrswirtschaft sind die generell wohl am stärksten global ausgerichteten Wirtschaftszweige. Nur eine verschwindend geringe Anzahl Seetransporte findet ausschließlich zwischen deutschen Häfen statt. Das deutsche Seehandelsrecht muss sich daher primär an dem Ziel orientieren, zu einer internationalen rechtlichen Harmonisierung mit den für den Seeverkehr bedeutendsten ausländischen Wirtschaftsräumen zu kommen. Diese folgen überwiegend anglo-amerikanischen Rechtsvorstellungen, die dementsprechend weitgehend das dispositive Vertragsrecht beherrschen.
- 4 Wo immer möglich sollte internationalen Abkommen der Vorzug vor abweichenden nationalen Regelungen gegeben werden. Deren jeweils modernste Fassung sollte – wenn möglich – ratifiziert oder hilfsweise wenigstens inhaltlich in das nationale Recht übernommen werden. Im deutschen öffentlichen Seerecht wird diesem Grundsatz weitgehend gefolgt. Das private Seehandelsrecht darf hier keine Ausnahme bilden. Deutschland sollte daher auch im Bereich

des Seehandelsrechts die jeweils modernsten internationalen Abkommen übernehmen und sie bei der Ausgestaltung eines neuen nationalen Seehandelsrechts berücksichtigen. Dies gilt namentlich für die Rotterdam Regeln (unten Rn 6–7), aber auch für das Übereinkommen vom 6. Mai 1993 über Schiffshypotheken und Schiffsgläubigerrechte, das Protokoll von 2002 zu dem Athener Übereinkommen (unten Rn 131) sowie das HNS-Übereinkommen und insbesondere das Protokoll, das in den nächsten Monaten verabschiedet werden soll. Keinesfalls sollte Deutschland bestehende internationale Übereinkommen kündigen, ohne gleichzeitig die beschlossenen „Ersatzabkommen“ zu übernehmen. Dies betrifft insbesondere die von der Sachverständigengruppe vorgesehene Kündigung der Haager Regeln (unten Rn 8–9).

- 5 Deutschland sollte sich bei der Ausgestaltung des neuen Seehandelsrechts nicht von den international anerkannten Rechtstraditionen entfernen. Der Rechtsanwender, der sich im Rahmen einer Rechtswahl für ein nationales Recht entscheiden soll, möchte die ihm aus der internationalen Praxis geläufigen Rechtsgrundsätze im Gesetz wiedererkennen und zumindest angesprochen sehen. Ist dies nicht der Fall, besteht aus Sicht des Vereins die Gefahr, dass das betreffende Recht nicht gewählt wird. Hierauf sollte bei der Schaffung des neuen deutschen Seehandelsrechts unbedingt geachtet werden, um den maritimen Wirtschaftsstandort Deutschland weiter zu stärken.

### **Die Rotterdam Regeln**

- 6 Der Verein hält weiterhin mit Nachdruck an seiner Auffassung fest, dass Deutschland sich für die Rotterdam Regeln aussprechen und sie alsbald zeichnen und möglichst auch ratifizieren sollte. Insofern verweist der Verein auf seine Stellungnahme vom 29. Mai 2009 sowie das weitere Schreiben vom 16. November 2009. Der Verein bedauert die bislang gezeigte Haltung der Bundesregierung zu den Rotterdam Regeln. Aus Sicht des Vereins zeichnet sich eine breite internationale Anerkennung der Rotterdam regeln ab. Heute haben 21 Staaten die Rotterdam Regeln gezeichnet, darunter die USA. Namentlich die USA haben außerdem nachdrücklich erklärt, das Übereinkommen auch ratifizieren zu wollen. Sollte sich dieser Trend fortsetzen, wird auch das BMJ nicht umhin kommen zu überprüfen, ob die abwartende Haltung beibehalten werden kann oder ob nicht eine etwas offensivere Rolle bei der Umsetzung der Rotterdam Regeln angeraten ist. Hierzu kann es in einem verhältnismäßig kurzen Zeitraum kommen. Soweit der Verein nachfolgend Bestimmungen des HGB-E unterstützt oder sich nicht zu Bestimmungen des HGB-E äußert, die mit den Rotterdam Regeln nicht im Einklang stehen,

ist dies nicht dahin zu verstehen, dass der Verein nicht in erster Linie für die schnelle Übernahme der Rotterdam Regeln eintritt.

- 7 Wird das Vorhaben einer Reform des Seehandelsrechts auch in den Bereichen, die von den Rotterdam Regeln erfasst werden – dies betrifft Teile des Stückgutfrachtvertrages, die Dokumente und vor allem die Haftung für Ladungsschäden (Rotterdam-Bereiche) – weiter durchgeführt, besteht die Gefahr, dass in absehbarer Zeit erneute umfassende Rechtsänderungen anstehen. Der Verein befürchtet, dass mit der Reform auch der Rotterdam-Bereiche eine Art interner Selbstbindung erzeugt wird, die später einer Zeichnung bzw. Ratifikation des Übereinkommens entgegenstehen könnte.

### **Keine Abkehr von den Haag-Visby Regeln**

- 8 Sollte es dabei bleiben, dass die Rotterdam Regeln (zunächst) nicht gezeichnet bzw. ratifiziert werden sollen, ist der Verein allerdings der Auffassung, dass Deutschland in diesem Falle keinesfalls aus dem Kreis der Vertragsstaaten der Haager Regeln ausscheren sollte, wie es der Abschlussbericht erwägt. Bereits in seiner Stellungnahme vom 29. Mai 2009 hat sich der Verein nachdrücklich gegen eine Regionalisierung des Seefrachtrechts gewandt. Gerade dies würde jedoch erheblich gefördert, wenn Deutschland, insbesondere angesichts seiner weltweiten Bedeutung als Schifffahrts- und Handelsnation, die Bindung an die Haager Regeln beendet und in den betreffenden Bereichen eigenes autonomes Recht setzt. Der Verein empfiehlt daher, es im Rahmen einer Reform des deutschen Seehandelsrechts auch bei den Haftungsregelungen der Haag-Visby Regeln zu belassen, bis Klarheit besteht, ob sich die Rotterdam Regeln international durchsetzen. Nach wie vor gelten die Haag-Visby Regeln in der großen Mehrheit der bedeutenden Handels- und Schifffahrtsnationen. Wenn Deutschland sich jetzt noch nicht zu den Rotterdam Regeln bekennen mag, bleibt es bis zu deren Inkrafttreten mit den Haag-Visby Regeln in bester Gesellschaft und beugt einer Zersplitterung des Seerechts vor. Zwar muss Deutschland dann noch für gewisse Zeit in Teilbereichen auf modernere Regelungen verzichten; das ist aber zu verschmerzen, wenn dadurch der aus Sicht des Vereins überaus schädliche Eindruck im Ausland vermieden wird, Deutschland kehre der internationalen Rechtsvereinheitlichung den Rücken und beschreite einen deutschen Sonderweg. Dies betrifft insbesondere Vorschriften über die Haftung des Verfrachters für Ladungsschäden und daneben die Ausstellung und der Inhalt des Konnossements sowie einzelne Tatbestände der Haftung des Befrachters bzw. Abladers. Soweit der Verein nachfolgend Bestimmungen des HGB-E unterstützt oder sich nicht zu Bestimmungen des HGB-E äußert, die

mit den Haag-Visby Regeln nicht im Einklang stehen, erfolgt dies lediglich „hilfsweise“. und soll nicht als Zustimmung zu einer Abkehr von den Haag-Visby Regeln verstanden werden.

- 9 Der Verein die Frage der Abkehr von den Haager/Haag-Visby Regeln wegen ihrer hohen rechtspolitischen Bedeutung auf der speziell für die Präsentation des Stellungnahme durchgeführten Veranstaltung am 21. Januar 2010 in Hamburg, an der Mitglieder und Gäste teilgenommen haben, zur Abstimmung gestellt. Bei wenigen Enthaltungen haben sich die übrigen anwesenden Teilnehmer einstimmig dafür ausgesprochen, keinesfalls die Haager Regeln zu kündigen und insoweit das deutsche Seehandelsrecht unangetastet zu lassen.

### **Die Modernisierung des übrigen Seehandelsrechts**

- 10 In jedem Falle spricht sich der Verein nachdrücklich für eine umfassende Modernisierung des sonstigen Seehandelsrechts aus, das nicht von den Rotterdam Regeln (oben Rn 6–7) und den Haager bzw. Haag-Visby Regeln (oben Rn 8–9) erfasst wird.

### **Kein europäisches Rechtsinstrument**

- 11 Die ablehnende Haltung des Vereins gegen eine Regionalisierung des Seefrachtrechts bezieht sich auch auf einen europäischen Sonderweg und namentlich auf ein europäisches Rechtsinstrument zur Vereinheitlichung der Multimodalbeförderung unter Einschluss einer Seestrecke. Der Verein hat zur Kenntnis genommen, dass sich die Bundesregierung bei der Europäischen Kommission sehr gegen eine „europäische Lösung“ ausgesprochen hat, und möchte die Position der Bundesregierung auf diesem Wege weiterhin nachdrücklich unterstützen.

### **Erweiterte Seebeförderungen**

- 12 Der HGB-E enthält im Ersten Untertitel mit allgemeinen Vorschriften über den Stückgutfrachtvertrag sowie im Zweiten Untertitel über die Dokumente, also insbesondere das Konnossement und den Seefrachtbrief, moderne und speziell auf die Bedürfnisse des Übersee-kaufs abgestimmte Regelungen. Diese gelten allerdings nur im Falle reiner Seebeförderungen und bleiben unberücksichtigt, wenn der Beförderer auch einen Vor- bzw. Anschlusstransport übernimmt, und sei er im Verhältnis zur Seestrecke noch so unbedeutend. In diesem Falle gelangen die Vorschriften der §§ 452 ff., § 407 ff. HGB zur Anwendung. Damit kommen, insbesondere im Hinblick auf den Ladeschein und den Frachtbrief andere, möglicherweise weniger geeignete Vorschriften zur Anwendung, die in erster Linie auf inländische Beförde-

rungen zugeschnitten sind. Der Entwurf sieht Bestimmungen über das Konnossement und den Seefrachtbrief vor, die den Bedürfnissen des Überseehandels in vorbildlicher Weise Rechnung tragen (siehe unten Rn 45–66, 67–71). Es ist schwerlich nachzuvollziehen, warum die aus Sicht des Vereins für diese Verhältnisse weniger geeigneten Bestimmungen der §§ 452 ff., § 407 ff. HGB gelten sollen, obwohl die Seestrecke nach wie vor den Transport insgesamt dominiert.

- 13 Der Verein spricht sich daher dafür aus, die Bestimmungen des Ersten, Zweiten und Dritten Untertitels (§§ 481 ff., §§ 498 ff. und §§ 510 ff. HGB) auch auf erweiterte Seebeförderungen anzuwenden. Dies sind solche Beförderungen, bei denen der Unternehmer die Beförderung über eine Seestrecke und darüber hinaus einen Vor- und/oder Anschlusstransport mit einem anderen Beförderungsmittel übernimmt. Auch die Rotterdam Regeln verfolgen mit dem Maritime (+) Concept einen ähnlichen Ansatz. Dahinter sollte auch das deutsche Recht nicht zurückbleiben (siehe oben Rn 6–7).
- 14 Zur Umsetzung dieses Zieles müsste zum einen die heutige Vorschrift des § 452 S. 2 HGB gestrichen werden. Außerdem bedarf es einer ausformulierten Erweiterung des Anwendungsbereichs der §§ 481 ff., §§ 498 ff. HGB-E. Die Haftung für Ladungsschäden sollte entsprechend den §§ 452 ff. HGB geregelt werden. Im Falle des unbekanntes Schadensortes soll es bei der Einstandspflicht des Verfrachters aus §§ 510 ff. HGB-E bleiben. Ist der Schadensort bekannt, soll nach dem Vorbild des § 452a HGB das Haftungsrecht der betreffenden Teilstrecke zur Anwendung gelangen. Ist es auf der Seeteilstrecke zu dem Schaden gekommen, gelten die §§ 510 ff. HGB-E, während bei Eintritt des Schadens bei einem Vor- bzw. Anschlusstransport das Haftungsrecht der jeweiligen Teilstrecke gilt. Ebenso sollten Regelungen eingeführt werden, die denen des § 452b HGB entsprechen. In § 452b Abs. 1 HGB geht es um die Schadensanzeige (§ 521 HGB-E), in § 452b Abs. 2 HGB um Aspekte der Verjährung, nämlich den Zeitpunkt der Ablieferung als Beginn der Verjährung (auf den auch § 590 Abs. 1 Nr. 1 S. 1 und 2 HGB-E abstellt) sowie die Mindestverjährung. Darüber hinaus werden eine Reihe weiterer Anpassungen der §§ 481 ff., §§ 498 ff. HGB-E erforderlich sein. Beispielsweise müssten die Bestimmungen des § 485 Abs. 2 HGB-E betreffend das Laden und Löschen des Gutes (das durch den Verfrachter erfolgen soll) denen des § 412 Abs. 1 HGB für den Fall angepasst werden, dass die Übernahme bzw. die Ablieferung des Gutes bereits im Binnenland erfolgt.

## II. Die Personen der Schifffahrt (§§ 476–480 HGB-E)

### § 476 HGB-E

- 15 Der Verein befürwortet die Beibehaltung der Umschreibung des Reeders.

### § 477 HGB-E

- 16 Ebenso hält der Verein die Regelungen des § 477 HGB-E über den Ausrüster für sachgerecht. Insbesondere begrüßt der Verein es, dass im Abs. 1, in enger Verzahnung mit der Umschreibung des Reeders in § 476 HGB-E, nunmehr auf den Betrieb des Schiffes zum Zwecke des Erwerbes durch die Seefahrt abgestellt wird.

### § 479 HGB-E

- 17 Der Verein stimmt ebenfalls der Entscheidung des HGB-E zu, die veralteten Regelungen des HGB über den Kapitän im Wesentlichen abzuschaffen.
- 18 Der Verein begrüßt die in Abs. 1 der Vorschrift umschriebene gesetzliche Vertretungsbefugnis des Kapitäns als sachgerecht.
- 19 Zu keinem Ergebnis ist der Verein im Hinblick auf die Frage gekommen, ob der Abs. 2, der die Regelung des § 520 HGB übernimmt, beizubehalten ist. Über die Eintragungspflicht des Kapitäns findet sich an anderer Stelle, worauf die Begründung zutreffend hinweist (S. 90 f.), ausführliche Regelungen öffentlich-rechtlichen Charakters. Der Verein kann sich keine Meinung darüber bilden, ob es sachgerecht ist, dem eine ausdrücklich als privatrechtlich charakterisierte weitere Eintragungspflicht zur Seite zu stellen. Schwierigkeiten ergeben sich insbesondere im Hinblick darauf, dass unklar ist, wem gegenüber die Pflicht des Kapitäns besteht und wer im Falle einer Verletzung dieser Pflicht anspruchsberechtigt ist. Ein entsprechendes Problem ergibt sich im Hinblick auf die parallelen öffentlich-rechtlichen Vorschriften, die möglicherweise als Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB anzusehen sind. Im Verein wurde auch die Frage erörtert, wie die Regelung des § 479 Abs. 2 HGB in internationalprivatrechtlicher Hinsicht einzuordnen ist und ob sie möglicherweise nur zur Anwendung kommt, wenn es um ein Schiff unter deutscher Flagge geht. Nach anderer Auffassung würde es genügen, dass sich das Schiff, unabhängig von seiner Staatszugehörigkeit, im deutschen Hoheitsgebiet befindet. Im Zusammenhang mit der in § 479 Abs. 2 HGB-E vorgesehenen Eintragungspflicht hat der Verein auch erörtert, ob darüber hinaus an der Regelung

des heutigen § 525 Abs. 1 HGB festgehalten werden soll, wonach bestimmte Personen ggf. die Erteilung einer Abschrift aus dem Schiffstagebuch verlangen können.

### **§ 480 HGB-E**

- 20 Die Regelung des § 480 HGB-E übernimmt mit gewissen Abweichungen die Vorschrift des heutigen § 485 S. 1 HGB. Der Verein regt an, wie unten Rn 96–98 näher zu erläutern ist, § 480 HGB-E um einen Satz zu ergänzen, der klarstellt, dass der Reeder für Güterschäden stets nur wie ein Verfrachter haftet.

### **III. Der Stückgutfrachtvertrag (§§ 481–497 HGB-E)**

- 21 Der Verein hält es mit dem HGB-E für sinnvoll und geboten, die Regelungen des Stückgutfrachtvertrages an den §§ 407 ff. HGB über das allgemeine Frachtrecht zu orientieren. Dies gilt sowohl für die dort vorgesehene Systematik als auch im Hinblick darauf, einzelne Bestimmungen teils wörtlich zu übernehmen. Andererseits darf nicht aus den Augen verloren werden, dass die §§ 407 ff. HGB eher auf Beförderungen mit lokalem Charakter in einem erschlossenen Rechtsumfeld abgestimmt sind, während Seebeförderungen stets internationalen Charakter haben und weltweit stattfinden. Berührungen mit fremden Rechtsordnungen sind normal und die Beteiligten können aus allen Staaten der Erde kommen.

#### **Seefrachtvertrag und Stückgutfrachtvertrag**

- 22 Der Erste Unterabschnitt des Zweiten Abschnitts trägt die Überschrift „Güterbeförderungsverträge“, die von den „Personenbeförderungsverträgen“ des Zweiten Unterabschnitts zu unterscheiden sind. Der Erste Titel des Ersten Unterabschnitts steht unter der Überschrift „Stückgutfrachtvertrag“. Dieser Begriff taucht später nur noch in den § 590 Abs. 1 Nr. 1 S. 1 und § 592 HGB-E auf. In § 481 Abs. 1 HGB-E sowie weiteren Vorschriften ist dann nur noch vom „Seefrachtvertrag“ die Rede. Der Verein regt an, hier eine einheitliche Sprachregelung zu treffen, die davon ausgehen sollte, dass der „Seefrachtvertrag“ der Oberbegriff ist, der jeweils „Stückgutfrachtverträge“ und „Reisefrachtverträge“ umfasst. Die einleitenden Worte des § 524 HGB folgen bereits dieser Systematik. Folgerichtig müssten die §§ 481 bis 523 HGB-E anstelle des „Seefrachtvertrages“ vom „Stückgutfrachtvertrag“ sprechen.

### **Der Ablader**

23 Der Verein hat sich ausführlich mit der Rechtsstellung des Abladers auf Grundlage des HGB-E befasst. Dabei spricht sich der Verein dafür aus, die Rechtsfigur des Abladers grundsätzlich beizubehalten.

24 § 498 Abs. 1 S. 2 HGB-E enthält eine Legaldefinition des Abladers. Diese enthält zwei Merkmale. Zum einen kann Ablader nur sein, wer das Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergibt. Darüber hinaus muss diese Person auch vom Befrachter als Ablader zur Eintragung eines Konnossements benannt sein. Das zuerst genannte Merkmal entspricht der heute aus Rechtsprechung und Literatur geläufigen Umschreibung des Abladers. Der Verein hält die Formulierung des § 498 Abs. 1 S. 2 HGB-E allerdings für zu eng. Sinnvoll ist eine Regelung, die bei der Bestimmung des Abladers eine gewisse Flexibilität lässt. Der Zweck der Rechtsfigur des Abladers ist es, dafür zu sorgen, dass auch bei FOB-Käufen das Konnossement letztlich an den Verkäufer gelangt, der den Frachtvertrag aber nicht geschlossen hat. Der Verein regt daher an, das erste Merkmal im § 498 Abs. 1 S. 2 HGB-E wie folgt zu fassen: „Ablader ist derjenige, der oder in dessen Auftrag das Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergeben wird ...“. Der Verein hält auch die Einführung des weiteren Merkmals, dass die betreffende Person vom Befrachter als Ablader zur Eintragung in das Konnossement genannt sein muss, für richtig. Eine Folge dieser zusätzlichen Voraussetzung ist, dass es keinen Ablader gibt, wenn auch kein Konnossement ausgestellt werden soll. Dies entspricht dem Zweck der Rechtsfigur des Abladers.

### **§ 485 Abs. 1 S. 2 HGB-E**

25 Der Verein hält es für richtig und geboten, eine Regelung von der Art des § 485 Abs. 1 S. 2 HGB-E vorzusehen. Er empfiehlt allerdings, hier nicht das Wort „abladen“ zu verwenden, weil die Regelung auch zur Anwendung gelangt, wenn die betreffende Person nicht Ablader im Sinne des § 498 Abs. 1 S. 2 HGB-E ist. Stattdessen sollte es in § 485 Abs. 1 S. 2 HGB-E heißen: „Der Verfrachter hat demjenigen, der das Gut übergibt, ...“. Dies entspricht auch der Formulierung in § 482 Abs. 2 HGB-E. Auch in § 489 HGB-E wird das Verb „abladen“ verwendet. Der Verein regt an, auch diese Regelungen dem § 482 Abs.2 HGB-E anzupassen.

### **§ 485 Abs. 2 HGB-E**

26 Abweichend vom bisherigen Recht sieht § 485 Abs. 2 HGB-E vor, dass es Aufgabe des Verfrachters ist, das Gut zu verladen sowie zu löschen. Der Verein hält diese Regelung für



sachgerecht. Sie weicht sowohl von dem Ansatz des allgemeinen Frachtrechts in § 412 Abs. 1 HGB als auch von der entsprechenden Regelung im Reisefrachtvertrag (§ 528 S. 1 HGB-E) ab.

### **§ 485 Abs. 3 HGB-E**

27 In § 485 Abs. 3 HGB-E ist ohne weitere Beschränkung vorgesehen, dass der Verfrachter befugt ist, das Gut ganz oder teilweise in ein anderes Schiff umzuladen. Gegen diese Regelung hat der Verein in mehrfacher Hinsicht Bedenken. Zum einen bezieht sich die Vorschrift lediglich auf die Umladung in ein anderes Schiff. Nicht selten kommt es aber auch zu Umladungen in der Form, dass das Gut nach der Entladung wieder auf dasselbe Schiff zurückverladen wird. Dies gilt beispielsweise für Decksladung, wenn in einem Zwischenhafen Gut in den darunter befindlichen Laderaum geladen oder aus ihm gelöscht werden soll. Die jetzige Fassung des § 485 Abs. 3 HGB-E impliziert, dass zwar die Umladung in ein anderes Schiff, nicht aber eine Umladung mit Rückverladung auf dasselbe Schiff zulässig ist.

28 Sorgen bereitet dem Verein allerdings, dass eine Befugnis zum beliebig häufigen Umladen die Verpackungsobliegenheiten des Befrachters in einer unzumutbaren Weise erhöhen kann. Dies betrifft nicht Container, sehr wohl aber sonstiges Stückgut wie Kisten, Paletten etc. Diese Güter sind normalerweise nicht so verpackt, dass sie ein mehrmaliges Umladen bzw. Umstauen überstehen. Der Verein hat diese Fragestellung ausführlich erörtert. Ein Ansatz war, die Regelung des § 485 Abs. 3 HGB-E komplett zu streichen. Damit bliebe es bei der normalerweise in den Bedingungen des Verfrachters vorgesehenen Befugnis zum beliebigen Umladen. Diese allerdings würden einer Inhaltskontrolle nach § 307 BGB unterliegen, was zumindest zu einer Eingrenzung der Umladebefugnis führen würde. Der Verein hat auch erörtert, ob die freie Umladebefugnis durch Vorbehalte eingeschränkt werden soll, etwa in der Weise, dass ausdrücklich auf die Pflicht zur Ladungsfürsorge abgestellt wird oder dass die Einwendung des Verfrachters aus § 511 Abs. 1 Nr. 1 HGB-E beschränkt wird. Der Verein hat sich letztlich nicht zu einer entsprechenden Formulierung entschließen können.

### **§ 487 HGB-E**

29 Der Verein hält die in § 487 HGB-E vorgesehenen Regelungen über die Haftung des Befrachters, des Abladers bzw. des Dritten für geboten. Dabei hat der Verein auch darüber nachgedacht vorzuschlagen, die Bestimmung des § 487 Abs. 1 HGB-E als überflüssig zu streichen, weil sich eine entsprechende Bestimmung bereits in § 280 Abs. 1 BGB findet. Der Ver-

ein spricht sich aber letztlich für eine Beibehaltung dieser Regelung aus. Sie markiert zum einen eine Abkehr von dem bisherigen System der §§ 563 ff. HGB, in denen überwiegend eine verschuldensunabhängige Haftung vorgesehen ist. Zum anderen stellt § 487 Abs. 1 HGB-E eine Einleitung zu den folgenden Abs. 2 und 3 der Vorschrift dar.

### **§ 488 HGB-E**

30 Nach § 488 HGB-E hat der Befrachter jederzeit das Recht, den Stückgutfrachtvertrag (oben Rn 22) zu kündigen. Der Verein hält die entsprechende Übernahme der Regelung des § 415 HGB für sachgerecht und geboten.

31 Allerdings vermisst der Verein eine entsprechende Bestimmung für den Fall einer Kündigung, die sich lediglich auf einen Teil der Güter bezieht. Eine solche findet sich in § 416 HGB. Die Begründung erläutert hierzu an anderer Stelle (zu § 489 HGB-E, S. 103 unten), dass die Regelung des § 416 S. 1 HGB auf den Fall zugeschnitten sei, dass die Beförderung mit einem bestimmten Fahrzeug durchzuführen sei. Dementsprechend sei die Regelung des § 416 S. 1 HGB in § 527 HGB-E (richtig: § 529 HGB-E), also in den Titel über die Reisecharter übernommen worden. Der Verein hält diese Begründung nicht für überzeugend. Es ist richtig, für die Reisecharter eine Vorschrift von der Art des § 416 S. 1 HGB vorzusehen. Dies heißt aber nicht, dass im Stückgutfrachtvertrag (oben Rn 22), der definitionsgemäß auf die zu befördernden Güter bezogen ist, auf eine Regelung der Teilkündigung schlechthin verzichtet werden sollte. Und auch § 488 Abs. 3 S. 1 HGB-E selbst geht (für den Fall der Kündigung des ganzen Vertrages) davon aus, dass das Gut bereits (teilweise) verladen wurde, dass also der Vertrag schon auf ein bestimmtes Schiff „konzentriert“ wurde. Nach dem jetzigen Stand des Entwurfs wird die Teilkündigung durch den Befrachter nicht geregelt, obwohl sie in der Praxis durchaus vorkommt. Der Verein regt an, die Möglichkeit einer Teilkündigung in § 488 HGB-E mit vorzusehen, etwa durch einen Abs. 4, in dem es heißt: „Die Absätze 1 bis 3 gelten für die Kündigung im Hinblick auf einen Teil der Güter entsprechend.“

### **§ 489 HGB-E**

32 Der Verein hält die im Entwurf vorgesehene Regelung des § 489 für sachgerecht und geboten. Siehe auch den Hinweis oben Rn 25.

### **§ 490 HGB-E**

- 33 Erstmals für das deutsche Recht wird in § 490 HGB-E eine ausdrückliche Regelung über die Weisungsbefugnis von Befrachter und Empfänger vorgesehen. Der Verein hält die Regelung für sachgerecht und geboten.

### **§ 490 Abs. 4 und 6 HGB-E**

- 34 Die Regelungen des § 490 Abs. 4 und 6 HGB-E betreffen den Seefrachtbrief, der als Sperrpapier ausgestaltet ist. Der Verein hält es für richtig, eine solche Möglichkeit im Gesetz vorzusehen. Außerdem hat der Verein erörtert, ob die Regelungen des § 490 Abs. 4 und 6 HGB-E möglicherweise besser in den § 509 HGB-E übernommen werden sollen. Letztlich hat sich der Verein dagegen entschieden. Er befürwortet die jetzt vorgesehene Systematik, die sich auch an § 418 Abs. 4 und 6 HGB anlehnt.

### **§ 491 HGB-E**

- 35 Die vorgesehene Regelung des § 491 HGB-E tritt an die Stelle der veralteten und missglückten Vorschriften der §§ 628 ff. HGB, die nie eine praktische Bedeutung hatten. Dabei übernimmt § 491 HGB-E die Regelungen des § 419 HGB. Der Verein hält die vorgesehene Vorschrift des § 491 HGB-E für sachgerecht und geboten.

### **§ 492 HGB-E**

- 36 Der Verein hat sich mit der in § 492 HGB-E vorgesehenen Regelung befasst und hält sie für sachgerecht und geboten.

### **§ 493 Abs. 1 S. 1, § 490 Abs. 2 S. 1 HGB-E**

- 37 Die Regelung des § 493 HGB-E befasst sich, entsprechend dem Vorbild des § 421 HGB, mit der Rechtsstellung des Empfängers. Zu dieser gehört ganz wesentlich auch die Weisungsbefugnis gegenüber dem Verfrachter. Deren Übergang auf den Empfänger ist in § 490 Abs. 2 HGB-E geregelt, der wiederum der Vorschrift des § 418 Abs. 2 HGB entspricht. Der Zeitpunkt, zu dem die Empfängerrechte nach § 493 HGB-E entstehen, wird in dessen Abs. 1 S. 1 mit „... Ankunft des Schiffes am Löschplatz ...“ umschrieben. In der parallelen Regelung des § 490 Abs. 2 S. 1 HGB-E heißt es dagegen: „... nach Ankunft des Gutes am Löschplatz ...“. Der Verein hat sich mit der Frage befasst, ob eine solche Unterscheidung sinnvoll ist, bei der möglicherweise die Rechtsstellung des Empfängers nach § 493 HGB-E früher entsteht als das

Verfügungsrecht des Empfängers nach § 490 Abs. 2 HGB-E. Der Verein hält es für sachgerecht, in beiden Vorschriften auf denselben Umstand abzustellen und regt an, jeweils die Ankunft des Gutes am Löschplatz als maßgeblichen Zeitpunkt festzulegen. Dies entspricht im Übrigen auch den Vorschriften der § 418 Abs. 2 S. 1 und § 421 Abs. 1 S. 1 HGB, die übereinstimmend an die Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle anknüpfen.

### **§ 493 Abs. 1 S. 2 HGB-E**

- 38** Die Anspruchsbefugnis im Falle von Ladungs- bzw. Verspätungsschäden ist in § 493 Abs. 1 S. 2 HGB-E, übereinstimmend mit § 421 Abs. 2 S. 2 HGB, im Sinne einer Doppellegitimation des Empfängers und des Befrachters geregelt. Grundsätzlich ist der Empfänger anspruchsberechtigt, während nach dem Hs. 2 der Vorschrift der Befrachter zur Geltendmachung der Ansprüche befugt bleibt. Diese Vorschrift enthält keinen Vorbehalt für den Fall, dass ein Konnossement ausgestellt ist. Auch in den §§ 498 ff. HGB-E, insbesondere in § 507 HGB-E, findet sich kein Hinweis, dass im Falle der Ausstellung eines Konnossements die Anspruchsbefugnis des Befrachters entfällt. Anderenfalls könnte es dazu kommen, dass der Befrachter auf Grundlage des § 493 Abs. 1 S. 2 Hs. 2 HGB-E unter dem Frachtvertrag Schadenersatzansprüche geltend machen könnte, die unter dem Konnossement dem Empfänger zustehen.
- 39** Aus Sicht des Vereins stellt dies eine wesentliche Beeinträchtigung des Verkehrsschutzes des Konnossements dar. Es sollte sichergestellt sein, dass im Falle der Ausstellung eines Konnossements ausschließlich der aus ihm Berechtigte Ansprüche wegen Ladungs- bzw. Verspätungsschäden geltend machen kann, ohne dass dem Befrachter entsprechende Rechte zustehen. Der Verein empfiehlt daher, entsprechende klarstellende Regelungen im Gesetz vorzusehen. Da es um eine Beschränkung des Rechts des Befrachters aus § 498 Abs. 1 S. 2 Hs. 2 HGB-E und damit aus dem Frachtvertrag geht, sollte ein entsprechender Vorbehalt in § 493 HGB-E (und nicht in § 507 HGB-E) aufgenommen werden. Hier sollte klar formuliert werden, dass im Falle der Ausstellung eines Konnossements der Befrachter nicht berechtigt ist, Ansprüche wegen Ladungs- bzw. Verspätungsschäden gegen den Verfrachter geltend zu machen. Darüber hinaus regt der Verein eine entsprechende Klarstellung im Hinblick auf § 421 Abs. 1 S. 2 Hs. 2 HGB für den Fall der Ausstellung eines Ladescheins an.

### **§ 493 Abs. 2 HGB-E**

- 40 Die Vorschrift des § 493 Abs 2 S. 1 HGB-E knüpft unter anderem an „... eine Weisung nach § 490 Abs. 2 S. 2 ...“ an. In dieser Regelung des Entwurfs ist allerdings von der Erteilung einer Weisung nicht die Rede. Vielmehr geht es dort um das Verfügungsrecht des Empfängers. Der Verein regt an, § 493 Abs. 2 S. 1 HGB-E dahingehend zu ändern, dass nur auf „... eine Weisung nach § 490 Abs. 2 ...“ abgestellt wird.

### **§ 494 HGB-E**

- 41 Der Verein regt an, in § 494 HGB-E bei der Umschreibung der Lieferfrist die zweite Alternative zu streichen und nur noch auf die vereinbarte Frist abzustellen. Die zweite Alternative hat nur im Zusammenhang mit einer Haftung für Verspätungsschäden Bedeutung (dazu unten Rn 76) und wird im übrigen wegen der Kumulierung der dort verwendeten unbestimmten Rechtsbegriffe („sorgfältiger“ Verfrachter, „Berücksichtigung der Umstände“, „vernünftigerweise zuzubilligen“) der Praxis des Seetransports, dessen Unwägbarkeiten und dem Ineingreifen von Fracht- und Charterverträgen nicht gerecht. Hier verbieten sich Parallelen zu Landtransport.

### **§§ 495 – 497 HGB-E**

- 42 Gegenstand der §§ 495–497 HGB-E ist das Pfandrecht des Verfrachters am Gut. Der Entwurf übernimmt hier die Regelungen der §§ 441–443 HGB. Der Verein hält die vorgesehenen Regelungen der §§ 495–497 für sachgerecht und geboten.

### **Die Deviation**

- 43 Die heute geltende Bestimmung des § 636a HGB ist nicht mit in den HGB-E übernommen worden. Dort wird ein besonderer Rechtfertigungsgrund für eine Abweichung vom Reiseweg vorgesehen, die insbesondere zum Zwecke der Rettung von Leben oder Eigentum zur See erfolgt. Eine entsprechende Regelung gehört auf jeden Fall in das deutsche Seefrachtrecht. Es sollte auch ergänzt werden um eine Bestimmung, die auch eine Abweichung vom Reiseweg zum Zwecke der Vermeidung von Umweltschäden rechtfertigt. Der Verein regt an, in den Katalog der Haftungsausschlussgründe des § 511 Abs. 1 HGB-E einen entsprechenden Tatbestand aufzunehmen (unten Rn 81). Dies genügt aus Sicht des Vereins. Bleibt es dagegen dabei, dass ein entsprechender Tatbestand nicht mit in den § 511 Abs. 1 HGB-E aufgenommen wird, spricht sich der Verein dafür aus, eine Regelung von der Art des § 636a HGB an geeig-

neter Stelle in die Vorschriften über den Stückgutfrachtvertrag zu übernehmen, etwa als weitere Vorschrift des § 491 HGB-E.

### **Die AGB-Festigkeit von Vorschriften**

- 44 Die neuen gesetzlichen Vorschriften über den Stückgutfrachtvertrag sind teilweise AGB fest. Dies betrifft die Haftung des Verfrachters für Ladungsschäden und verspätete Auslieferung der Güter (§ 523 HGB-E) sowie die Vorschriften über die Verjährung (§ 592 HGB-E). Im Übrigen kann von den Vorschriften über den Stückgutfrachtvertrag auch durch Allgemeine Geschäftsbedingungen abgewichen werden. Im Gegensatz dazu sieht das allgemeine Frachtrecht eine weitergehende AGB-Festigkeit der Vorschriften vor. Insbesondere sind dort weitere Tatbestände der Haftung des Frachtführers bzw. des Absenders AGB-fest ausgestaltet. Obwohl es entsprechende Vorschriften im Stückgutfrachtvertrag gibt, ist hier eine AGB-Festigkeit nicht vorgesehen. Der Verein hält es grundsätzlich für geboten und richtig, dass im Seefrachtrecht ein im Vergleich zum Landfrachtrecht größere Vertragsfreiheit besteht. Gleichwohl möchte der Verein anregen, zwei Tatbestände der Haftung des Verfrachters, wie auch im Landfrachtrecht, AGB-fest auszugestalten. Dies betrifft zum einen § 490 Abs 6 HGB-E (siehe § 418 Abs. 6 HGB), wo es um die Ausführung von Weisungen ohne Vorlage des als Sperrpapier ausgestalteten Seefrachtbriefes geht. Zum anderen sollten auch die entsprechenden Tatbestände der § 507 Abs. 2 S. 3 und 4, § 508 Abs. 3 HGB-E (siehe § 447 HGB) AGB-fest sein. Gegenstand dieser Vorschriften ist die Einstandspflicht des Verfrachters für die Auslieferung der Güter bzw. die Verfolgung von Weisungen ohne Vorlage des von ihm zuvor ausgestellten Konnossements.

### **IV. Dokumente (§§ 498 – 509 HGB-E)**

- 45 Der HGB-E sieht im Vergleich zum bisherigen Konnossementsrecht erhebliche und teils einschneidende Änderungen vor. An vielen Stellen offenbart sich ein Bruch mit der bislang anerkannten Dogmatik. Der Verein hält es durchaus für geboten, die bislang anerkannten Grundsätze daraufhin zu überprüfen, ob sie noch zeitgemäß sind und den heutigen praktischen Bedürfnissen Rechnung tragen. Der Verein unterstützt eine ganze Reihe der jetzt vorgesehenen Regelungen des HGB-E. Teilweise gehen die Änderungen dem Verein aber auch zu weit, weil sie sich allzu weit von den traditionellen Grundsätzen entfernen.
- 46 Im Entwurf ist vorgesehen (siehe insbesondere § 498 Abs. 2 S. 1 HGB-E), dass das Namens-(Rekta)-Konnossement der Ausgangsfall ist. Ein Orderkonnossement wird nur ausge-

stellt, wenn dies im Frachtvertrag vereinbart ist. Damit weicht der HGB-E sowohl von dem heute geltenden Recht als auch von § 363 Abs. 2 HGB ab, in denen das Orderkonnossement als gesetzlicher Normalfall angesehen wird. Der Verein hat ausführlich darüber beraten, ob diese Umkehr des Rangverhältnisses zu Gunsten des Namenskonnossementes gerechtfertigt ist. Der Verein hält es für besser, an der heute geltenden Rangfolge mit dem Orderkonnossement als Normalfall festzuhalten. Das Orderkonnossement spielt bis heute bei der Abwicklung von Überseekaufverträgen eine entscheidende Rolle. Es ist nach wie vor das zentrale Dokument bei der Durchführung von Überseekäufen in den Fällen, in denen das Gut weitergehandelt werden soll. Auch nach der verbreiteten internationalen Tradition ist das Orderkonnossement das einzig anerkannte Konnossement, während Namenspapiere häufig eher als besondere Formen des Stückgutfrachtvertrages (oben Rn 22) angesehen werden. Namenskonnossemente bieten dagegen eine vergleichsweise geringere Sicherheit für den Erwerber, weil bei diesen (nach heutigem Recht) kein wertpapierrechtlicher Einwendungsausschluss stattfindet (siehe § 364 Abs. 2 HGB zu Orderkonnossementen und § 796 BGB zu Inhaberkonossementen) und es bei der Regelung des § 404 BGB bleibt.

47 Im HGB-E ist die Ausstellung eines Inhaber-Konossementes nicht mehr vorgesehen. Die Begründung (S. 114) erläutert dazu, dass Inhaber-Konossemente in der Praxis nicht vorkämen und deshalb nicht geregelt würden. Es wird nicht ganz klar, ob nach dem HGB-E die Ausstellung von Inhaber-Konossementen schlechthin ausgeschlossen ist. Der Verein erkennt das fehlende praktische Bedürfnis für eine Regelung des Inhaber-Konossementes an, spricht sich aber gleichwohl dafür aus, die Möglichkeit der Ausstellung eines Inhaber-Konossementes nicht von vornherein auszuschließen, sondern es den Parteien zu überlassen, ob ein solches Dokument tatsächlich erteilt werden soll. Eine Notwendigkeit, Regelungen zum Inhaber-Konossement in das Gesetz aufzunehmen, sieht auch der Verein nicht. Begrüßenswert wäre aber eine Klarstellung in den Materialien, dass ein Inhaber-Konossement weiterhin ausgestellt werden kann.

48 Darüber hinaus spricht sich der Verein dafür aus, den Zweiten Untertitel „Dokumente“ als Zweiten Unterabschnitt des Zweiten Abschnitts (Beförderungsverträge) nach § 531 HGB-E einzustellen. Der bisherige Zweite Unterabschnitt (Personenbeförderungsverträge) würde dann zum Dritten Abschnitt. Der Verein hält eine solche Verschiebung des Kapitels „Dokumente“ für geboten, um ganz deutlich zu machen, dass das Konnossement-Rechtsverhältnis selbständig insbesondere neben dem Stückgutfrachtvertrag und dem Reisefrachtvertrag steht.

49 Der Verein hat sich auch mit der Frage befasst, ob die Gelegenheit, das Konnossementsrecht neu zu regeln, nicht auch für klarstellende Hinweise zu der Frage genutzt werden könnte, in welcher Weise ein Konnossement ausgestellt wird (Skripturakt und Begebungsvertrag). Nach entsprechenden Erörterungen hat sich der Verein dagegen entschieden und empfiehlt, die schon heute im BGB und im HGB und auch im HGB-E vorgesehenen Bestimmungen beizubehalten und diese Fragen einer Beantwortung durch Rechtsprechung und Literatur zu überlassen.

#### **§ 498 Abs. 1 HGB-E**

50 In der Vorschrift des § 498 Abs. 1 HGB-E ist vorgesehen, dass dem Ablader ein Konnossement auszustellen ist, sofern dies im Stückgutfrachtvertrag (oben Rn 22) vereinbart ist. Der Verein spricht sich dafür aus, die heute im Gesetz vorgesehene, auf Art. 3 § 2 Haager bzw. Haag-Visby Regeln zurückgehende Bestimmung des § 642 Abs. 1 HGB beizubehalten, dass ein gesetzlicher Anspruch des Abladers auf Ausstellung des Konnossementes besteht. Eine solche Regelung sollte um eine Vorschrift ergänzt werden, die es den Parteien gestattet, dies im Stückgutfrachtvertrag (oben Rn 22) auszuschließen. Es bedarf einer solchen gesetzlichen Anordnung, weil eine entsprechende Vereinbarung eine Abrede zu Lasten des Abladers wäre, die dem deutschen Rechtssystem an sich fremd ist.

#### **§ 498 Abs. 2 S. 2 HGB-E**

51 In § 498 Abs. 1 S. 1 HGB-E ist geregelt, dass eine Pflicht des Verfrachters zur Ausstellung eines Konnossements eine entsprechende Vereinbarung im Stückgutfrachtvertrag (oben Rn 22) voraussetzt (zuvor Rn 50). In § 498 Abs. 2 S. 2 HGB-E ist weiter vorgesehen, dass ein Orderkonnossement nur ausgestellt werden muss, sofern dies im Stückgutfrachtvertrag (oben Rn 22) vereinbart ist. Für die Ausstellung eines Orderkonnossements bedarf es damit einer weiteren Vereinbarung. Dies hält der Verein nicht für sachgerecht. Er spricht sich dafür aus, die Stellung des Konnossements an Order nicht von einer weiteren Vereinbarung im Frachtvertrag abhängig zu machen. Dies ergibt sich von selbst, wenn ein gesetzlicher Anspruch des Abladers auf Ausstellung eines Konnossementes begründet wird (oben Rn 50) und es sich hierbei grundsätzlich um ein Orderkonnossement handelt (oben Rn 46). Aber auch wenn es im Hinblick auf das „Ob“ der Ausstellung des Konnossements bei der Entscheidung für das Erfordernis einer Vereinbarung im Frachtvertrag bleibt, sollte die Frage, ob ein Order- oder ein Namenskonnossement zu erteilen ist, dem Ablader überlassen bleiben. Entscheidet er sich



für ein Orderkonnossement, darf er – wie es jetzt schon in § 498 Abs. 2 S. 2 HGB-E vorgesehen ist – auch bestimmen, wie die Orderklausel lauten soll.

### **§ 499 Abs. 1 S. 2 HGB-E**

52 In der Vorschrift des § 499 Abs. 1 S. 2 HGB-E ist vorgesehen, dass das Konnossement nicht nur den Ablieferungsanspruch, sondern auch einen Anspruch auf Beförderung des Gutes zum Ablieferungsort verbrieft. Hierdurch weicht der HGB-E sowohl von den heute geltenden Regelungen als auch von der Vorschrift des § 444 Abs. 1 S. 1 HGB ab. Der Verein spricht sich dafür aus, es bei der bisherigen Regelung, dass das Konnossement nur den Anspruch auf Ablieferung, nicht aber auch einen Anspruch auf Beförderung des Gutes verbrieft, zu belassen. Anderenfalls bestünde die Gefahr, dass der Verfrachter unter dem Frachtvertrag einerseits und unter dem Konnossement andererseits verschiedene Arten der Beförderung schuldet, bei der beispielsweise Umladungen bzw. eine Verladung an Deck einmal ausgeschlossen bzw. einmal zulässig sein können. Dies hat insbesondere Bedeutung in Hinblick darauf, dass nach § 504 Abs. 1 S. 2 HGB-E Vereinbarungen außerhalb des Konnossements grundsätzlich nicht Inhalt des Konnossements werden (siehe aber auch unten Rn 61). Im Hinblick auf die Ablieferung kommt es in geringerem Maße zu solchen Widersprüchlichkeiten, weil der Konnossements-Berechtigte Ablieferung an sich und der Befrachter entsprechend nur Ablieferung an den Berechtigten verlangen kann.

### **§ 500 Abs. 2 und 3 HGB-E**

53 Der Verein begrüßt nachdrücklich, dass § 500 Abs. 2 und 3 HGB-E erstmals Regelungen über das elektronische Konnossement im deutschen Recht vorgesehen sind. Es ist abzusehen, dass zukünftig der Rechtsverkehr im Wesentlichen auf elektronischem Wege abgewickelt wird. Dies betrifft auch das elektronische Konnossement und den elektronischen Seefrachtbrief (unten Rn 71). Auch die Rotterdam Regeln sehen in ihrem Art. 8 bis 10 Regelungen zu elektronischen Dokumenten vor und treffen hierzu bereits erste Regelungen, die allerdings noch der Ausfüllung durch nationales Recht bedürfen.

54 Der Verein hält es angesichts der zukünftigen Bedeutung des elektronischen Konnossements für geboten, ihm im HGB einen eigenen Paragraphen mit einer entsprechenden Überschrift zu widmen. In HGB-E ist das elektronische Konnossement etwas versteckt in § 500 Abs. 2 und 3 HGB-E geregelt. In den selbständigen Paragraphen sollten die jetzigen Vorschriften des § 500 Abs. 2 und 3 HGB-E übernommen werden. Hier müssten die einleitenden

Worte des § 500 Abs. 2 S. 1 HGB-E entsprechend geändert werden. Dabei muss auch der Gedanke Berücksichtigung finden, dass das Konnossement nicht lediglich, wie durch den Verweise auf die „... in Abs. 1 genannte Form ...“ nahelegt, eine in besonderer Form erteilte Willenserklärung des Verfrachters ist. Vielmehr ist das Konnossement ein Wertpapier, das aus sich heraus ein Rechtsverhältnis mit wechselseitige Rechten und Pflichten begründet.

- 55 Für bedenklich hält der Verein auch die noch in § 500 Abs. 3 HGB-E vorgesehene Ermächtigung des BMJ zum Erlass weiterer Regelungen im Hinblick auf das elektronische Konnossement im Wege einer Rechtsverordnung. Eine derart weitgehende Ermächtigung, die weit in privatrechtliche Belange eingreift, ist im deutschen Rechtssystem einzigartig. Der Verein regt an, weitere Regelungen zum elektronischen Konnossement in das HGB aufzunehmen, um die Zuständigkeiten des Verordnungsgebers einzuschränken. Der Verein ist sich bewusst, dass die allgemeine Einführung eines elektronischen Wertpapiers zurzeit noch schwierig ist, weil es sowohl an allgemein zugänglichen und praktisch handhabbaren technischen Verfahren als auch an den erforderlichen weiteren rechtlichen Rahmenbedingungen fehlt.

### **§ 501 HGB-E**

- 56 Die Soll-Vorschrift des § 501 Abs. 1 HGB-E enthält nach dem Vorbild des § 643 HGB einen Katalog von Angaben, die in das Konnossement aufgenommen werden können. Nicht mit nach § 501 HGB-E übernommen wurde der Name des Kapitäns, die Staatszugehörigkeit des Schiffes sowie der Ort, an dem weitere Order einzuholen ist (§ 643 Nr. 2, 3 und 7 HGB). Der Verein hält es für richtig, auf die Nennung dieser Angaben in § 501 Abs. 1 HGB-E zu verzichten.

### **§ 503 Abs. 1 S. 2 HGB-E**

- 57 In der neuen Regelung des § 503 Abs. 1 S. 2 HGB-E ist vorgesehen, dass für den Fall, dass das Konnossement keine Angabe über die äußerlich erkennbare Verfassung oder Beschaffenheit des Gutes hat, die Vermutung begründet wird, dass der Verfrachter das Gut in einer entsprechenden äußerlich guten Verfassung und Beschaffenheit übernommen hat. Dies entspricht der Regelung der § 409 Abs. 2 S. 1, § 444 Abs. 3 S. 2 Hs. 2 HGB, während sich hierzu im bisherigen Seehandelsrecht keine ausdrückliche Vorschrift findet. Der Verein befürwortet die in dem § 503 Abs. 1 S. 2 HGB-E vorgesehene neue Vorschrift.

### § 503 Abs. 2 HGB-E

58 Der Verein hat sich ausführlich mit der neuen Regelung des § 503 Abs. 2 S. 2 HGB-E befasst. Die vorgesehene Vorschrift regelt die Anforderungen, die an einen wirksamen Vorbehalt gegen die Angaben nach § 501 Abs. 1 Nr. 7 und 8 HGB-E im Konnossement zu stellen sind. Nach dem Verständnis des Vereins sind die vier in der Vorschrift genannten Gesichtspunkte in einem alternativen Sinne zu verstehen, d.h. dass, je nach der Art der Angabe und den sonstigen Umständen, die Erfüllung eines der Tatbestände des § 503 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 bis 4 HGB-E genügt, um dem Vorbehalt Wirksamkeit zu verleihen und die Vermutung des § 503 Abs. 1 S. 1 HGB-E zu entkräften. Dieses Verständnis beruht auf dem grammatikalischen Gesichtspunkt, dass sich das Wort „oder“ am Ende der Nr. 3 auch auf die beiden zuvor genannten Fälle Nr. 1 und 2 bezieht. Der Verein regt die Klarstellung an, dass das Wort „oder“ auch jeweils an das Ende der Tatbestände der Nr. 1 und 2 angefügt wird oder dass zumindest in den Gesetzesmaterialien eine entsprechende Klarstellung aufgenommen wird. Eine Auslegung dahin gehend, dass die Nr. 1 bis 3 kumulativ zu erfüllen sind, während nur Nr. 4 eine Alternative darstellt, wäre praktisch nicht durchführbar.

### § 504 Abs. 1 S. 1 HGB-E

59 Aus § 504 Abs. 1 S. 1 HGB-E ergibt sich, dass sich der wertpapierrechtliche Einwendungsausschluss auf alle in den §§ 498 ff. HGB-E geregelten Konnossemente bezieht, also sowohl auf das Namens- als auch auf das Orderkonnossement. Dies geht über das heute geltende Recht hinaus, das für das Namenskonnossement einen wertpapierrechtlichen Einwendungsausschluss nicht vorsieht. Hier kommt die Regelung des § 404 BGB in vollem Umfang zum tragen. Nach dem heute geltenden Recht stehen das Namenskonnossement und das Orderkonnossement in einem Stufenverhältnis. Wenn ein umfassender wertpapierrechtlicher Einwendungsausschluss gewollt ist, muss ein Orderkonnossement ausgestellt werden. Hierbei sollte nach Auffassung des Vereins auch bleiben. Dies gilt unabhängig davon, ob es bei dem im Entwurf vorgesehenen Vorrang des Namens-Konnossemments bleibt oder nicht (oben Rn 46).

60 Für problematisch hält der Verein auch den Umfang des in § 504 Abs. 1 S. 1 HGB-E vorgesehenen Einwendungsausschlusses. Dort ist geregelt, dass der Verfrachter dem Berechtigten nur solche Einwendungen entgegenhalten kann, die die Gültigkeit seiner Erklärung in dem Konnossement betreffen oder sich aus dem Inhalt des Konnossemments ergeben. Abweichend von § 364 Abs. 2 HGB, § 796 BGB nennt § 504 Abs. 1 S. 2 HGB-E die unmittelbaren Ein-

wendungen, die dem Verfrachter gerade gegen den betreffenden Berechtigten zustehen, nicht. Dies bedeutet, dass dem Verfrachter die unmittelbaren Einwendungen gegen die Ansprüche aus dem Konnossement nicht zustehen. Der Verein spricht sich nachdrücklich gegen eine solche Einschränkung des Einwendungsausschlusses aus. Es ist kein Grund dafür ersichtlich, dem Verfrachter die unmittelbaren Einwendungen zu nehmen. Dies ist unter wertpapierrechtlichen Gesichtspunkten nicht geboten und auch mit Blick auf den Verkehrsschutz, der dem Konnossement zukommen soll, nicht gerechtfertigt.

### **§ 504 Abs. 1 S. 2 HGB-E**

- 61 Der Verein hat sich ausführlich mit der Regelung des § 504 Abs. 1 S. 2 HGB-E befasst. Dort ist bestimmt, dass eine Vereinbarung, auf die im Konnossement lediglich verwiesen wird, nicht Inhalt des Konnossements wird. Erforderlich ist daher, was auch die Begründung bestätigt (S. 121), alle für das Konnossements-Rechtsverhältnis maßgeblichen Bedingungen vollständig im Konnossement selbst aufzuführen. Der Verein spricht sich dafür aus, die Regelungen des § 504 Abs. 1 S. 2 HGB-E vollständig zu streichen. Sie betrifft insbesondere Charter-Konnossemente, deren wesentlicher Inhalt darin besteht, auf eine der Beförderung zugrunde liegende Charter zu verweisen. Charter-Konnossemente sind bis heute international gebräuchlich und seit langem anerkannt. Der Verein ist sich bewusst, dass es bei der Anwendung der Incorporation-Klausel häufig Schwierigkeiten gibt, etwa derart, dass unklar ist, auf welche Charter verwiesen wird, dass die Verweisung ins Leere geht, weil zwischen den betreffenden Parteien gar keine Charter geschlossen wurde oder weil die Einbeziehung sich möglicherweise lediglich auf einzelne Teile der Charter, insbesondere die Vereinbarungen über die Fracht, bezieht. Der Verein ist aber der Auffassung, dass die Bewältigung dieser Schwierigkeiten weiterhin der Praxis überlassen werden sollte. Wenn der erste Nehmer mit dem Inhalt des Konnossements nicht einverstanden ist, muss er dies ggf. beim Verfrachter beanstanden. Umgekehrt ist es der Verfrachter, der die Verweisung auf die Charter bzw. die sonstigen Bedingungen in das von ihm ausgestellte Konnossement aufnimmt. Nach Auffassung des Vereins ist hier von einer nach allgemeinen Grundsätzen Auskunftspflicht des Verfrachters gegenüber dem Konnossements-Berechtigten auszugehen. Der Verfrachter muss dem Konnossements-Berechtigten ggf. darlegen, auf welche Bedingungen er, der Verfrachter, sich eigentlich beziehen möchte. Der Verein hält es andererseits aber auch nicht für notwendig, einen solchen Auskunftsanspruch ausdrücklich in das Gesetz aufzunehmen.

### **§ 504 Abs. 2 HGB-E**

- 62 Nach der in Satz 1 des § 504 HGB-E vorgesehenen Regelung kommen bereits dem ersten aus dem Konnossement Berechtigten die Unwiderleglichkeit der Vermutungen des § 503 HGB-E (oben Rn 57–58) zugute, wenn er gutgläubig ist. Der Verein begrüßt die Einbeziehung des ersten Nehmers in den Gutgläubenschutz, der im heute geltenden Recht lediglich den weiteren Erwerb des Konnossements zugute kommt.

### **§ 505 Abs. 4, § 507 Abs. 2 S. 4 HGB-E**

- 63 Die Vorschriften der § 505 Abs. 1 bis 3, § 507 Abs. 2 S. 4 HGB-E regeln eine Reihe von Sondertatbeständen, deren Haftung des Verfrachters im Zusammenhang mit dem Konnossement. Ergänzend dazu bestimmen § 505 Abs. 4, § 507 Abs. 2 S. 4 HGB-E, dass die Haftung nach diesen Tatbeständen keiner Beschränkung unterliegt. Dies steht im Gegensatz zu der Regelung des § 447 S. 2 HGB, der für den Tatbestand des S. 1 (der wiederum § 507 Abs. 2 S. 3 HGB-E entspricht) anordnet, dass die Haftung auf den Betrag begrenzt ist, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre. Der Verein hält es für gerechtfertigt, diese Regelung auf alle Tatbestände der § 505 Abs. 1 bis 3, § 507 Abs. 2 S. 3 HGB-E anzuwenden und § 505 Abs. 4, § 507 Abs. 2 S. 4 HGB-E entsprechend zu ändern. Das Konnossement verkörpert letztlich nicht mehr als den Wert des Gutes, so dass eine Beschränkung der Haftung auf den Betrag, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre, seine Berechtigung hat. Außerdem entspricht die Haftungsbeschränkung im Falle sonstiger Pflichtverletzungen auch der Bestimmung des Art. 59 Rotterdam Regeln. Mit der Übernahme der Formulierung, dass die Haftung auf den Betrag begrenzt ist, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre, wäre automatisch eine unbeschränkte Haftung im Falle eines persönlichen qualifizierten Verschuldens (§ 518 Nr. 1 HGB-E (unten Rn 91) verbunden.

### **§ 506 HGB-E**

- 64 Der Verein hat erörtert, ob, wie bisher in § 650 HGB sowie im allgemeinen Frachtrecht in § 448 HGB hinsichtlich der Traditionswirkung auf die Übergabe des Konnossements bzw. Ladeschein abzustellen ist, oder ob, wie in § 506 S. 1 HGB-E vorgesehen, stattdessen an die „Übertragung“ des Konnossements angeknüpft werden soll. Der Verein möchte sich weder für die eine noch für andere Alternative aussprechen. In jedem Falle sollte sichergestellt werden, dass im deutschen Frachtrecht eine einheitliche Regelung vorgesehen wird, was ggf. eine Anpassung des § 448 HGB erfordert.

### § 507 HGB-E

- 65 Der Verein hat sich ausführlich mit der Regelung des § 507 Abs. 1 HGB-E befasst. Insbesondere hat er die Frage erörtert, ob durch den Vorbehalt, dass bei einem Order-Konnossement der Berechtigte „... durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausgewiesen ...“ sein muss, Blankoindossamente ausgeschlossen werden. In jedem Falle ist es geboten, Blankoindossamente angesichts ihrer Bedeutung in der Praxis weiterhin unbeschränkt zuzulassen. Der Verein versteht die Regelung des § 507 Abs. 1 HGB-E auch in diesem Sinne, würde sich aber einen klarstellenden Hinweis in den Gesetzesmaterialien wünschen. Zur Einschränkung des § 493 Abs. 1 S. 2 HGB-E im Falle der Ausstellung eines Konnossements siehe oben Rn 38–39.

### Internationales Konnossementsrecht

- 66 Der Verein geht davon aus, dass – wenn die Haager Regeln tatsächlich von Deutschland gekündigt werden – auch Art. 6 EGHGB gestrichen wird. Damit fehlt es an autonomen Vorschriften zum internationalen Konnossementsrecht. Die Rom-I-Verordnung findet wegen der Bereichsausnahme in Art. 1 Abs. 2 (d) auf Konnossemente nur in geringem Umfang Anwendung. Der Verein hält es für erforderlich, autonome deutsche Regelungen für ein internationales Konnossementsrecht zu schaffen. Insofern regt der Verein an, die entsprechenden Bestimmungen der Rom-I-Verordnung auch auf das Konnossement für anwendbar zu erklären. Dabei ist der Verein der Auffassung, dass Art. 1 Abs. 2 (d) Rom-I-Verordnung keine abschließende Wirkung in dem Sinne hat, dass es den Mitgliedsstaaten verboten ist, in den Bereichen, auf die sich die Verordnung nicht erstreckt, autonomes internationales Privatrecht zu setzen, das inhaltlich dem der Verordnung entspricht. Zudem würde eine Verzahnung des deutschen internationalen Konnossementsrechts mit den Grundsätzen der Rom-I-Verordnung dazu führen, dass das Konnossement und der Frachtvertrag häufiger als bisher demselben Sachrecht unterliegen. Ein völliger Gleichlauf kann nicht hergestellt werden. So können sich im Frachtvertrag und im Konnossement unterschiedliche Rechtswahlvereinbarungen finden. Zum anderen kann die in Art. 5 Abs. 1 S. 1 Rom-I-Verordnung vorgesehene objektive Anknüpfung auf Konnossemente möglicherweise nur eingeschränkt angewandt werden, etwa weil es beim Konnossement keinen Absender gibt und weil der Ladehafen im Konnossements-Rechtsverhältnis keine unmittelbare Rolle spielt.

### § 509 HGB-E

67 Der Verein begrüßt nachdrücklich das Vorhaben, in § 509 HGB-E gesetzliche Regelungen über den Seefrachtbrief einzuführen, die bislang im deutschen Seefrachtrecht fehlen. Allerdings sollte davon abgesehen werden, die Ausstellung eines Seefrachtbriefes auch bei der Reisecharter vorzusehen (unten Rn 112).

68 Der Verein hat erörtert, ob die Regelungen des § 509 HGB-E über den Seefrachtbrief systematisch richtig in den Zweiten Untertitel mit der Überschrift „Dokumente“ eingestellt sind. Nach deutscher Rechtstradition begründet das Konnossement ein selbstständiges, vom Frachtvertrag unabhängiges Rechtsverhältnis. Der Seefrachtbrief hat dagegen lediglich Hilfsfunktionen im Hinblick auf den Stückgutfrachtvertrag. Folgt man dieser Auffassung, müsste die in § 509 HGB-E vorgesehene Regelung in den Ersten Untertitel, nach § 481 HGB-E übernommen werden, wie es auch im allgemeinen Frachtrecht (§§ 408, 409 HGB) vorgesehen ist. Entsprechend müsste dann auch die Überschrift des Zweiten Untertitels in „Konnossement“ geändert werden. Gleichwohl spricht sich der Verein dafür aus, es bei der jetzt vorgesehenen Regelung zu belassen. Zum einen ist der systematische Aufbau sachlich richtig, dass im Hinblick auf den Seefrachtbrief teilweise auf die Regelungen des Konnossements zurückverwiesen wird. Zum anderen sucht der Rechtsanwender Regelungen zum Seefrachtbrief wohl zunächst unter der Überschrift „Dokumente“. Allerdings spricht sich der Verein dafür aus, innerhalb des Zweiten Untertitels deutlicher zwischen den Bestimmungen des Konnossementsrechts und den Regelungen über den Seefrachtbrief zu unterscheiden. Dies kann etwa dadurch geschehen, dass zwei weitere Kapitel „Konnossement“ und „Seefrachtbrief“ eingeführt werden.

### § 509 Abs. 2 HGB-E

69 Nach § 509 Abs. 2 S. 2 HGB-E begründet der Seefrachtbrief die in § 503 HGB-E näher geregelten Vermutungen, die auch dem Konnossement in gleicher Weise zukommen. Der Verein hält es mit dem HGB-E nicht für erforderlich, diese Vermutungen davon abhängig zu machen, dass auch der Absender den Frachtbrief unterzeichnet.

### § 509 Abs. 3 HGB-E

70 Der Verein begrüßt es auch, dass nach § 509 Abs. 3 S. 1 HGB der Seefrachtbrief vom Verfrachter auszustellen und (nur) von ihm zu unterzeichnen ist. Hierdurch weicht der HGB-E von der Regelung des § 408 Abs. 2 S. 1 und 2 HGB ab, wo die Ausstellung des Frachtbriefs

durch den Absender vorgesehen ist und der Frachtführer die Möglichkeit hat, den Frachtbrief ebenfalls zu unterzeichnen.

### **§ 509 Abs. 4 HGB-E**

71 Der Verein hält es auch für unbedingt geboten, die Ausstellung elektronischer Seefrachtbriefe gesetzlich zu regeln. § 509 Abs. 4 HGB-E enthält entsprechende Vorschriften. siehe aber auch auf die Hinweise oben Rn 53–55 zum elektronischen Konnossement.

### **V. Die Haftung für Güter- und Verspätungsschäden (§§ 510–523)**

72 Der Verein spricht sich in erster Linie für die baldige Übernahme der Rotterdam Regeln (oben Rn 6–7), jedenfalls aber für eine Ausrichtung des deutschen Seehandelsrechts an den Haag-Visby Regeln aus (oben Rn 8–9). Dies betrifft namentlich auch die Bestimmungen über die Haftung für Güter- und Verspätungsschäden. Soweit sich der Verein zu einzelnen Bestimmungen des HGB-E, die zu den Rotterdam oder den Haag-Visby Regeln in Widerspruch stehen, zustimmend äußert oder sich einer Stellungnahme enthält, bleibt es gleichwohl bei der grundsätzlichen Auffassung des Vereins, dass vorrangig die Rotterdam Regeln übernommen werden sollten bzw. die Ausrichtung an den Haag-Visby Regeln beibehalten werden sollte.

### **Die Abschaffung des Haftungstatbestandes der anfänglichen Seeuntüchtigkeit (§ 559 HGB)**

73 In den §§ 510 ff. HGB-E findet sich in § 510 S. 1 HGB-E lediglich noch der Tatbestand der Obhutshaftung. Dies entspricht dem Vorbild des § 425 Abs. 1 HGB und dem im übrigen internationalen Frachtrecht geltenden Standard. Die heute geltende Sonderhaftung des Verfrachters für die anfängliche Seeuntüchtigkeit des Schiffes soll entfallen. Der Verein spricht sich gleichwohl dafür aus, diesen Tatbestand auch im neuen Seehandelsrecht beizubehalten. Der Verein verkennt nicht, dass es im gesamten sonstigen nationalen wie internationalen Frachtrecht keinen Tatbestand einer Sonderhaftung für die Tauglichkeit des vom Beförderer eingesetzten Beförderungsmittels gibt. Andererseits ist Einstandspflicht des Verfrachters für die anfängliche Seeuntüchtigkeit in der internationalen Seeschifffahrt ein weltweit anerkanntes und von den Versicherern akzeptiertes Konzept. Der Verein spricht sich auch in diesem Zusammenhang dafür aus, dass sich das deutsche Seehandelsrecht und hier insbesondere die Regelungen über die Haftung für Ladungsschäden nicht allzu weit dem international geläufigen Standard namentlich der Haag-Visby Regeln entfernen sollten (oben Rn 8–9). Zu diesem



aber gehört auch die besondere Haftung des Verfrachters für die anfängliche Seeuntüchtigkeit des Schiffes. Unabhängig davon sind für die Abschaffung des Tatbestandes der Haftung des Verfrachters für die anfängliche Seeuntüchtigkeit des Schiffes auch keine sachlichen Gründe ersichtlich.

74 Sollte das BMJ dem nicht folgen, regt der Verein alternativ an, den Tatbestand der Seeuntüchtigkeit jedenfalls bei den besonderen Haftungsausschlussgründen des § 511 HGB-E zu berücksichtigen. Nach dem Vorbild des Art. 17 Abs. 3 CMR und ausgehend von dem heutigen § 559 HGB sollte in den § 511 HGB-E eine Vorschrift aufgenommen werden, die es dem Verfrachter verwehrt, sich zum Zwecke der Haftungsbefreiung auf die anfängliche Seeuntüchtigkeit des Schiffes berufen zu könne, es sei denn, dass der Mangel bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken war. Auf diese Weise würde weiterhin eine besondere Einstandspflicht des Verfrachters für die anfängliche Seetüchtigkeit des Schiffes in mittelbarer Weise fortgeschrieben. Auch in Art. 17 Abs. 5 (a) Rotterdam Regeln findet sich eine entsprechende Bestimmung, die dem Verfrachter im Falle der Seeuntüchtigkeit des Schiffes die Möglichkeit einer Entlastung von der nach Art. 17 Abs. 1 begründeten Haftung nimmt.

75 Schließlich weist der Verein darauf hin, dass im Falle der vollständigen Beseitigung des Tatbestands der Haftung des Verfrachters für die anfängliche Seeuntüchtigkeit die in § 511 Abs. 3 HGB-E vorgesehene Einschränkung des Ausschlussgrundes des § 511 Abs. 1 Nr. 2 HGB-E – natürliche Art oder Beschaffenheit des Gutes – eine besondere Bedeutung erhält. In diesem Zusammenhang merkt der Verein an, dass die besonderen Pflichten des Verfrachters, auf die in § 511 Abs. 3 HGB-E abgestellt wird, das Gut gegen die Einwirkungen von Hitze, Kälte, Temperaturschwankungen, Luftfeuchtigkeit, Erschütterungen oder ähnlichen Einflüssen zu schützen, einer vertraglichen Vereinbarung bedürfen. Der Verein sieht hierin im Verhältnis zu der bislang vorgesehenen gesetzlichen Verpflichtung des Verfrachters, ein see- und ladungstüchtiges Schiff zu stellen, einen Rückschritt. Auch dies spricht dafür, den bislang vorgesehenen Tatbestand der Sonderhaftung für die anfängliche Seeuntüchtigkeit beizubehalten oder die Seeuntüchtigkeit zumindest im Rahmen der Entlastungsgründe des § 511 HGB zu berücksichtigen (oben Rn 74).

### **Die Haftung für Verspätungsschäden**

76 Der HGB-E sieht erstmals für das deutsche Recht eine besondere Haftung des Verfrachters für die Überschreitung der Lieferfrist vor. Dabei bezieht sich § 510 Satz 1 HGB-E zurück auf die Regelung des § 494 HGB-E. Dort wird die Lieferfrist in alternativer Weise umschrieben.

In erster Linie kommt es auf die vertraglichen Vereinbarungen an. Fehlt es an solchen, ist die dem Verfrachter vernünftiger Weise zuzubilligende Frist maßgeblich. Der Verein spricht sich dafür aus, eine Haftung des Verfrachters für die Überschreitung der Lieferfrist vorzusehen, jedoch beschränkt auf den Fall, dass eine Lieferfrist vertraglich vereinbart ist. Allerdings wendet sich der Verein mit Nachdruck dagegen, eine Haftung des Verfrachters auch in den Fällen vorzusehen, dass eine Lieferfrist nicht vereinbart worden ist. Auch in Art. 21 Rotterdam-Regeln kommt eine Haftung für Verspätungsschäden nur dann in Betracht, wenn die Lieferfrist vereinbart worden ist, nicht aber in sonstigen Fällen. Im Übrigen ist es nach Auffassung des Vereins auch international anerkannt, dass ein Verfrachter bei Fehlen ausdrücklicher Abreden für Verzögerungen bei der Beförderung der Güter nicht einzustehen hat. Entsprechend sollte auch § 494 HGB-E in der Weise geändert werden, dass im Hinblick auf die Ermittlung der Lieferfrist nur noch auf eine Vereinbarung abgestellt wird (oben Rn 41).

### **Der Wegfall der Haftungsbefreiung bei nautischem Verschulden**

77 Im HGB-E ist, anders als im heutigen § 607 Abs. 2 HGB, eine Haftungsbefreiung des Verfrachters im Falle nautischen Verschuldens nicht mehr vorgesehen. Auch die Rotterdam Regeln stellen hierauf nicht mehr ab. Der Verein hält den Wegfall der Haftungsbefreiung bei Vorliegen nautischen Verschuldens für sachgerecht und geboten.

### **Feuer**

78 Nach dem heute geltenden § 607 Abs. 2 S. 1 HGB entfällt eine Haftung des Verfrachters für den Ladungsschaden, der auf Feuer zurückgeht. Diese Regelung ist in die §§ 510 HGB-E, insbesondere in § 511 HGB-E nicht übernommen worden. Der Verein hält es für geboten, dem Verfrachter weiterhin zu gestatten, sich auf Feuer als Grund für den Ausschluss der Haftung berufen zu können. Auch die Rotterdam Regeln sehen in Art. 17 Abs. 3 (f) einen entsprechenden Haftungsausschluss vor. Allerdings sollte der Haftungsausschluss für Feuer in zweierlei Hinsicht eingeschränkt werden. Zum einen soll sich der Verfrachter nicht auf den Ausschluss berufen können, wenn ihn ein persönliches Verschulden trifft (das kein qualifiziertes Verschulden sein muss), wie es auch im heutigen § 607 Abs. 2 HGB vorgesehen ist. Zum anderen soll der Verfrachter Feuer als Ausschlussgrund nicht geltend machen dürfen, wenn und soweit die anfängliche Seeuntüchtigkeit des Schiffes zu dem Feuer geführt hat. Wird, wie der Verein anregt (oben Rn 73), die Haftung für die anfängliche Seeuntüchtigkeit des Schiffes als Sondertatbestand mit in den HGB-E aufgenommen, ergibt sich dies von

selbst. Das gleiche würde gelten, wenn die Seeuntüchtigkeit des Schiffes jedenfalls als Beschränkung der Ausschlusstatbestände eingeführt würde (oben Rn 74).

### **Gefahren der See**

- 79 § 511 Abs. 1 HGB-E nennt nicht mehr die Gefahren der See (§ 608 Abs. 1 Nr. 1 HGB) als besonderen Haftungsausschlussgrund. Der Verein hat dies diskutiert. Er empfiehlt, den Ausschlussgrund der Gefahren der See wieder mit in den Katalog des § 511 HGB-E aufzunehmen. Er trägt den Gegebenheiten der Seeschifffahrt in besonderer Weise Rechnung und ist international anerkannt.

### **Krieg etc., gerichtliche Beschlagnahme, Streik**

- 80 Im heute geltenden Recht sind in § 608 Abs. 2 Nr. 2, 3 und 4 HGB auch die Tatbestände Krieg etc., gerichtliche Beschlagnahme und Streik als besondere Haftungsausschlussgründe vorgesehen. Abweichend davon finden sich entsprechende Haftungsausschlüsse im Katalog des § 511 Abs. 1 HGB-E nicht. Der Verein spricht sich dafür aus, die drei Tatbestände in den § 511 HGB-E mit aufzunehmen. Auch in Art. 17 Abs. 3 (c), (d) und (e) Rotterdam-Regeln sind entsprechende Ausschlüsse vorgesehen. Allerdings sollte der Tatbestand „gerichtliche Beschlagnahme“ in Einklang mit Art. 17 Abs. 3 (d) Rotterdam-Regeln mit der Einschränkung versehen werden, dass die Beschlagnahme nicht auf Gründe zurückzuführen ist, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind.

### **Rettung von Personen oder Sachen sowie Vermeidung von Umweltschäden**

- 81 In § 608 Abs. 1 Nr. 6 HGB ist als weiterer Haftungsausschlussgrund die Rettung oder der Versuch der Rettung von Leben oder Eigentum zur See vorgesehen. Auch dieser Tatbestand sollte in den Katalog des § 511 Abs. 1 HGB-E aufgenommen und außerdem um den Tatbestand der Vermeidung von Umweltschäden ergänzt werden. Entsprechende Regelungen enthält auch Art. 17 Abs. 3 (l) bis (n) Rotterdam Regeln.

### **Verhalten des Befrachters etc.**

- 82 Nach § 608 Abs. 1 Nr. 5 HGB kann sich der Verfrachter zu seiner Entlastung auch auf Handlungen oder Unterlassungen des Abladers oder Eigentümers des Gutes oder deren Hilfspersonen berufen. Wiederum fehlt ein entsprechender Tatbestand in § 511 Abs. 1 HGB. Vielmehr finden sich dort lediglich die Haftungsausschlussgründe „ungenügende Verpackung

durch den Befrachter“ (Nr. 1) und die „ungenügende Kennzeichnung der Frachtstücke durch den Befrachter oder den Ablader“ (Nr. 3). Der Tatbestand des § 608 Abs. 1 Nr. 5 HGB entspricht im allgemeinen Frachtrecht dem des § 425 Abs. 2 Fall 1 HGB. Dessen Außerachtlassung begründet die Sachverständigengruppe damit, dass sich die Berücksichtigung des Verhaltens des Absenders bzw. des Empfängers bereits aus der Vorschrift des § 254 Abs. 1 BGB ergebe (Begründung S. 128). Dies trifft zu. Allerdings nimmt jetzt der Tatbestand des Verhaltens des Befrachters etc. als Schadensursache nicht mehr an der privilegierten Darlegungs- und Beweislast des § 511 Abs. 2 HGB-E teil (anders noch § 608 Abs. 1 Nr. 5 HGB). Der Verein sieht hierfür keinen sachlichen Grund; ein solcher ergibt sich auch nicht aus der Begründung. Dafür, dem Ausschlussgrund „Verhalten des Befrachters etc.“ wieder den Rang eines privilegierten Tatbestands zu verleihen, spricht auch, dass der HGB-E den Tatbestand des heutigen § 609 HGB ebenfalls nicht mit übernimmt. Danach ist der Verfrachter von jeder Haftung frei, wenn der Befrachter oder der Ablader wissentlich bewirkt hat, dass die Art oder der Wert des Gutes im Konnossement falsch angegeben ist. Als Ausgleich für den Wegfall dieses besonderen Ausschlussgrundes sollte zumindest der Ausschlussgrund des Verhaltens des Befrachters etc. mit in den Katalog des § 511 Abs. 1 HGB-E einbezogen werden.

#### **§ 515 Abs. 1 HGB-E**

- 83 Der Verein begrüßt die in § 515 Abs. 1 HGB-E vorgesehene Anhebung des Höchstbetrages auf 875 SZR für das Stück oder die Einheit bzw. 3 SZR für das Kilogramm des Rohgewichts. Diese Höchsthaftung ist ebenfalls in Art. 59 Abs. 1 Rotterdam-Regeln vorgesehen, worauf die Begründung zutreffend hinweist (S. 132).

#### **§ 515 Abs. 2 HGB-E**

- 84 Nach dem Vorbild des § 431 Abs. 2 HGB sieht § 515 Abs. 2 HGB-E vor, dass im Hinblick auf die Bemessung des Höchstbetrages nach Abs. 1 der Vorschrift ggf. nicht nur auf die tatsächlich beschädigten oder verloren gegangenen Gegenstände abzustellen ist, sondern möglicherweise auf die gesamte „Sendung“. Dies kann dazu führen, dass bei der Bemessung des Höchstbetrages nach § 515 Abs. 1 HGB-E auch das Gewicht oder die Anzahl Stücke weiterer, nicht beeinträchtigter Gegenstände zu berücksichtigen sind, die ebenfalls zur Sendung gehören. Hierzu kann es kommen, wenn die Beschädigung oder der (Teil-)Verlust einzelner Stücke zu einer Entwertung der Sendung führt.

- 85 Der Verein hält dieses Konzept insgesamt für verfehlt. Er spricht sich dafür aus, in jedem Falle nur auf das Gewicht bzw. die Anzahl Stücke der tatsächlich beschädigten bzw. verloren gegangenen Gegenstände abzustellen. Eine entsprechende Regelung sollte ausdrücklich im Gesetz vorgesehen werden, etwa an Stelle des jetzigen § 515 Abs. 2 HGB-E. Nach Auffassung des Vereins würde ein Abstellen auf die gesamte Sendung in geeigneten Fällen zu einer nicht mehr gerechtfertigten Haftungsverschärfung zu Lasten des Verfrachters führen. Verschiedene, zu einer Sendung gehörende Gegenstände können in unterschiedlicher Weise für ihren Wert maßgeblich sein. Der Verlust oder die Beschädigung bestimmter Gegenstände kann eine Entwertung begründen, der Verlust oder die Beschädigung anderer Gegenstände nicht. Diese Zusammenhänge, die ihren Ursprung ausschließlich in dem Gut haben, sind für den Verfrachter normalerweise nicht zu durchschauen. Hinzu kommt, dass in der Seeschifffahrt häufiger als im Landfrachtrecht Fälle auftreten werden, in denen „Sendungen“ von erheblichem Umfang befördert werden, ggf. sogar mit mehreren Schiffen. Kommt es hier zum Verlust bzw. zur Beschädigung einzelner Gegenstände, wird dies nicht selten dazu führen, dass tatsächlich die Haftungsbeschränkung des § 515 Abs. 1 HGB-E aufgehoben wird.
- 86 Für entscheidend hält der Verein letztlich den Gesichtspunkt, dass der Verfrachter umfangreiche „Sendungen“ nicht selten von verschiedenen Unter-Verfrachtern befördern lässt. Dies hätte zur Folge, dass die maßgebliche „Sendung“ im Verhältnis zwischen dem Verfrachter und seinem Unter-Verfrachter ein anderer ist, als der im Verhältnis zwischen dem Verfrachter und seinem Auftraggeber. Die Folge wäre, dass der Verfrachter im Verhältnis zu seinem Auftraggeber möglicherweise unbeschränkt oder mit einer sehr hohen Höchsthaftung eintreten muss, im Verhältnis zu seinem Unter-Verfrachter aber eine andere Bemessung der Höchsthaftung stattfindet, mit der Folge, dass der Verfrachter seinen Schaden nicht in vollem Umfang an den Unter-Verfrachter weitergeben kann.

### **§ 515 Abs. 3 HGB-E**

- 87 In der Vorschrift des § 515 Abs. 3 HGB-E ist als Höchstbetrag der Haftung des Verfrachters wegen Überschreitung der Lieferfrist nach dem Vorbild des § 431 Abs. 3 HGB der dreifache Betrag der Fracht vorgesehen. Der Verein weist darauf hin, dass im Seeverkehr teilweise Frachtverträge mit einem großen Volumen geschlossen werden, bei denen dem Verfrachter eine entsprechend erhebliche Fracht zusteht. Hier kann es unter Umständen dazu kommen, dass der 3-fache Betrag der Fracht als Höchsthaftung unangemessen ist. Um hier untragbare Ergebnisse zu vermeiden, regt der Verein an, den Gedanken des Art. 60 Rotterdam-Regeln zu

übernehmen und die in § 515 Abs. 3 HGB-E vorgesehene Höchsthaftung auf den Betrag zu beschränken, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

### § 517 Abs. 2 HGB-E

- 88 Die Regelung des § 517 Abs. 2 HGB-E übernimmt wörtlich die Vorschrift des § 434 Abs. 2 HGB. Nach § 517 Abs. 1 HGB-E kann der Verfrachter auch den außervertraglichen Ansprüchen vertragsfremder Dritter die Einwendungen des Abs. 1 entgegen halten. Dies sind die in den §§ 510 ff. HGB-E sowie außerdem die im Stückgutfrachtvertrag (oben Rn 22) vorgesehenen (also nicht: die für ein Konnossements-Rechtsverhältnis maßgeblichen) Haftungsbefreiungen und -beschränkungen. § 517 Abs. 2 S. 2 HGB-E regelt zwei Tatbestände, bei deren Vorliegen die Einwendungen vertragsfremden Dritten gegenüber nicht geltend gemacht werden können. Zum einen geht es um die fehlende Zustimmung des Dritten und die Gutgläubigkeit des Verfrachters hinsichtlich der fehlenden Befugnis des Befrachters zur Versendung des Gutes, zum anderen um dessen Abhandenkommen. Beide Tatbestände müssten ggf. von dem vertragsfremden Dritten, der seine Ansprüche beim Verfrachter geltend macht und sich den Einwendungen nach § 517 Abs. 2 S. 1 HGB-E ausgesetzt sieht, dargelegt und bewiesen werden.
- 89 Der Verein spricht sich für eine vollständige Streichung des Vorbehalts des § 517 Abs. 2 S. 2 HGB-E aus. Dies führt dazu, dass es in allen Fällen bei der Regelung des Satzes 1 bleibt und der Verfrachter sich stets in vollem Umfang gegenüber vertragsfremden Dritten auf die die in den §§ 510 ff. HGB-E sowie die im Stückgutfrachtvertrag (oben Rn 22) vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -beschränkungen berufen kann. Aus Sicht des Vereins spricht hierfür insbesondere, dass man es im Seefrachtrecht typischerweise mit internationalen Tatbeständen zu tun hat, bei denen es dem Verfrachter schwer fällt, die in § 517 Abs. 2 S. 2 HGB-E angesprochenen Situationen einzuschätzen. Darüber hinaus droht gerade hier auch die Gefahr eines Missbrauchs des Ausnahmetatbestands des § 517 Abs. 2 S. 2 HGB-E zu Lasten des Verfrachters.
- 90 Darüber hinaus entspricht der Wegfall des Vorbehalts des § 517 Abs. 2 S. 2 HGB-E und die verbleibende uneingeschränkte Geltung der Befugnis des Verfrachters nach Abs. 2 S. 1, die in Abs. 1 vorgesehene Haftungsbefreiungen und -beschränkungen auch gegenüber vertragsfremden Dritten geltend zu machen, teilweise dem bereits heute geltenden Recht. In § 485 S. 2 HGB ist in entsprechender Weise bestimmt, dass der Reeder den Ladungsbeteiligten stets nur nach Maßgabe der seefrachtrechtlichen Bestimmungen haftet. Ladungsbeteiligte

sind nicht nur die an dem Vertrag mit dem Reeder beteiligten Parteien, namentlich der (Zeit-)Charterer, sondern auch die Befrachter, Ablader, Empfänger etc. der weiteren, über die Güter geschlossenen Frachtverträge. Dies aber sind aus der Perspektive des ersten, mit dem Reeder geschlossenen (Zeitcharter-)Vertrages vertragsfremde Dritte. § 485 S. 2 HGB geht zurück auf Art. 4 § 1 S. 1 und § 2 S. 1 Haager/Haag-Visby-Regeln, wo es heißt, dass nicht nur der Verfrachter, sondern auch „das Schiff“ sich auf die Haftungsbefreiungen und -beschränkungen der Haager bzw. Haag-Visby Regeln berufen können sollen (zu § 485 S. 2 HGB siehe noch unten Rn 96–98).

### **§ 518 Nr. 1 HGB-E**

- 91 Nach § 518 Nr. 1 HGB-E kann sich der Verfrachter nicht auf die in §§ 510 ff. HGB-E sowie die im Stückgutfrachtvertrag (oben Rn 22) vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen berufen, wenn ihn ein persönliches qualifiziertes Verschulden trifft. Diese Regelung weicht von der heutigen Parallelvorschrift des § 660 Abs. 3 HGB ab. § 518 Nr. 1 HGB-E lässt nicht lediglich die Haftungsbeschränkung auf Wertersatz sowie die Höchsthaftung entfallen, sondern alle Haftungsbefreiung und -beschränkungen, die in den §§ 510 ff. HGB-E und im Stückgutfrachtvertrag (oben Rn 22 – ebenso im Konnossement) vorgesehen sind. Der Verein hält diese Vorschrift für geboten und richtig.

### **§ 518 Nr. 2 HGB-E**

- 92 Ergänzend zu § 518 Nr. 1 HGB-E befasst sich die Nr. 2 der Vorschrift mit dem Fall, dass das Gut ohne die nach § 485 Abs. 4 HGB-E erforderliche Zustimmung des Befrachters bzw. des Abladers auf Deck verladen wurde. Auch in diesem Fall ist ein vollständiger Wegfall der in den §§ 510 ff. HGB-E und im Stückgutfrachtvertrag (oben Rn 22 – sowie im Konnossement) vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -beschränkungen vorgesehen. Der Verein hält diese Regelung für zu weitgehend. Es ist nicht ohne weiteres ersichtlich, warum ausgerechnet der Fall der unerlaubten Decksverladung derart gravierende Folgen haben soll. Von entsprechender Bedeutung wäre etwa auch die anfängliche Seetüchtigkeit des Schiffes, die aber im HGB-E gar nicht mehr erwähnt wird (oben Rn 73) und auch bisher nicht zum Wegfall der Haftungsbefreiungen und -beschränkungen geführt hat. Andererseits spricht sich der Verein dafür aus, für den Fall einer vertraglich vereinbarten Decksverladung an der Regelung des § 518 Nr. 2 HGB-E festzuhalten. Dies ist mehr als das bloßen Fehlen der nach § 485 Abs. 4 HGB-E erforderlichen Zustimmung. In einem solchen Fall, in dem der Verfrachter ausdrück-

lich die Verladung unter Deck zugesagt hat, muss er auch sicherstellen, dass dieser Abrede in vollem Umfange Rechnung getragen wird. Es sollte auch ausschließlich auf den Fall abgestellt werden, dass eine entsprechende Vereinbarung im Frachtvertrag getroffen wurde. Eine nachträgliche rechtmäßige Weisung des Befrachters sollte hierfür nicht ausreichen.

### **§ 519 HGB-E**

- 93 Die heutige Vorschrift des § 607a Abs. 2 HGB findet sich in § 519 Abs. 2 HGB-E, die Regelung des § 607a Abs. 4 HGB in § 519 Abs. 2 HGB-E. Im allgemeinen Frachtrecht sind entsprechende Bestimmungen in § 436 S. 1 und 2 HGB vorgesehen. Nicht mit in den Entwurf übernommen wurde die Vorschrift des § 607a Abs. 3 HGB. Hier ist klargestellt, dass der Gesamtbetrag, der vom Verfrachter, seinen Leuten und den Personen der Schiffsbesatzung zu leisten ist, den Haftungshöchstbetrag nicht übersteigen darf. Der Verein hält es für geboten, eine entsprechende Regelung auch in den § 519 HGB-E als dessen neuen Abs. 2 zu übernehmen. Anderenfalls besteht die Gefahr, dass ein Anspruchsteller von den Hilfspersonen und dem Verfrachter zusammen einen Betrag erhält, der den Höchstbetrag übersteigt.

### **§ 520 HGB-E**

- 94 Der Verein empfiehlt, die Regelung des § 520 HGB-E zu streichen. Nach dem Abs. 2 der Vorschrift wird als ausführender Verfrachter grundsätzlich stets der Reeder des Schiffes (§ 476 HGB-E), ggf. auch dessen Ausrüster (§ 477 HGB-E) angesehen. Dieser muss, um der Haftung nach § 520 HGB-E zu unterliegen, „die Beförderung ganz oder teilweise ... ausführen“. In der Praxis hat der Reeder sein Schiff normalerweise auf Zeit verchartert. Nach dem Konzept des Entwurfs begründet die Zeitcharter aber gerade keine Pflicht zur Beförderung des Gutes, sondern lediglich eine solche zur Überlassung des Schiffes, ggf. zum Zwecke der Beförderung des Gutes durch den Charterer (§ 537 Abs. 1 HGB-E). Der Fall, dass „die Beförderung ganz oder teilweise durch den Reeder ausgeführt wird, dürfte in der Praxis der Seeschifffahrt kaum vorkommen. Damit aber würde die Regelung des § 520 HGB-E weitgehend leer laufen.
- 95 Der Verein hat erwogen, ob ggf. der (erste) Zeitcharterer, der das Schiff unmittelbar vom Reeder gechartert hat, in geeigneten Fällen als ausführender Verfrachter angesehen werden kann. Der Verein möchte aber davon absehen, eine entsprechende gesetzliche Regelung zu empfehlen. Während der Reeder auf Grund der Eintragung im Schiffsregister oder über kommerzielle Anbieter entsprechender Daten normalerweise verhältnismäßig leicht ermittelt



werden kann, ist dies für die Ladungsbeteiligten im Hinblick auf den (ersten) Zeitcharterer ungleich schwieriger.

- 96 Der Verein spricht sich daher dafür aus, eine Regelung im HGB-E vorzusehen, dass der Reeder für Güterschäden und wie ein Verfrachter nach Maßgabe der §§ 510 ff. HGB-E haftet und sich insbesondere auf die dort vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -beschränkungen berufen kann. Der richtige Ort für eine solche Vorschrift wäre ein neuer § 480 S. 2 HGB-E. An entsprechender Stelle, nämlich in § 485 S. 2 HGB, findet sich auch heute bereits eine ähnliche Bestimmung. Der hier angeregte neue § 480 S. 2 HGB-E sollte jedoch nicht nur, wie § 485 S. 2 HGB, Wirkung gegen die Ladungsbeteiligten entfalten, sondern gegen jeden Dritten. Vorbehalte von der Art des § 517 Abs. 2 S. 2 HGB-E, § 434 Abs. 2 S. 2 HGB (unten Rn 89–90) sollten nicht vorgesehen werden. Der Verein spricht sich auch für einen klarstellenden Hinweis in der Gesetzesbegründung aus, dass die Haftung des Reeders für Güterschäden „wie ein Verfrachter“ unabhängig von der Anspruchsgrundlage ist und auch eintritt, wenn die Ansprüche nicht auf § 480 S. 1 HGB-E gestützt werden (siehe die entsprechenden Regelungen der § 517 Abs. 1 HGB-E, § 434 Abs. 1 HGB zugunsten des Verfrachters).
- 97 Durch den hier vorgeschlagenen § 480 S. 2 HGB-E würde sichergestellt, dass der Reeder für Ladungsschäden stets wie ein Verfrachter einzustehen hat, ohne Rücksicht darauf, ob er ebenfalls eine Beförderungspflicht übernommen hat und daher Verfrachter ist oder ob er sein Schiff lediglich dem Zeitcharterer überlassen hat, der seinerseits die Güter befördert. Das Konzept des § 520 HGB-E würde verwirklicht, weil der Reeder auch dem ursprünglichen Befrachter und dem endgültigen Empfänger, die dem vertraglichen Verfrachter gegenüberstehen, für Ladungsschäden nach den §§ 510 ff. HGB-E haften würde.
- 98 Die Wirkung des vorgeschlagenen § 480 S. 2 HGB-E ginge aber noch weiter. Sie betrifft außervertragliche Ansprüche wegen Ladungsschäden, die gegen den Reeder geltend gemacht werden. Es handelt sich um eine Vorschrift des deutschen Sachrechts. § 480 S. 2 HGB-E kommt daher nur zur Anwendung, wenn die Grundsätze der Rom-II-Verordnung, insbesondere ihr Art. 4, zum deutschen Sachrecht hinführen. Es kommt nicht darauf an, ob der jeweilige Anspruchsteller seinerseits im Rahmen eines anderen Vertragsverhältnisses die Rechtsstellung eines Befrachters bzw. Empfängers hat und welches Recht für diesen Frachtvertrag gilt. § 480 S. 2 HGB-E bringt auch stets die §§ 510 ff. HGB-E und damit das deutsche Recht über die Haftung des Verfrachters zur Anwendung, selbst wenn der Vertrag, den der Reeder als

Zeitvercharterer oder ausnahmsweise als Verfrachter geschlossen hat, nicht dem deutschen Recht unterliegt.

### **§ 520 Abs. 2 S. 2 HGB-E**

- 99 Der in § 520 Abs. 2 Satz 2 HGB-E angesprochene Fall, dass der ausführende Verfrachter „aus einem Konnossement“ in Anspruch genommen wird, kann nach Auffassung des Vereins nicht eintreten. Am Konnossementsrechtsverhältnis beteiligt sind der aus dem Papier Berechtigte einerseits und der Verfrachter andererseits. Das Konnossement verbrieft nicht auch Ansprüche gegen den ausführenden Verfrachter bzw. den Reeder.

### **§ 520 Abs. 3 HGB-E**

- 100 In § 520 Abs. 3 HGB-E ist vorgesehen, dass dem ausführenden Verfrachter nicht nur das Verhalten der von ihm eingeschalteten Hilfspersonen (§ 512 HGB-E) zugerechnet wird, sondern auch das des Verfrachters und der Leute des Verfrachters. Ausweislich der Begründung (S. 138 f.) ist diese Vorschrift Art. 41 Abs. 2 S. 1 Montrealer Übereinkommen nachgebildet. Danach gelten die Handlungen und Unterlassungen des vertraglichen Luftfrachtführers und seiner Leute, soweit diese in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln, bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung auch als solche des ausführenden Frachtführers.

- 101 Der Verein empfiehlt, diese Ergänzung des § 520 Abs. 3 HGB-E zu streichen. Art. 41 Abs. 2 S. 1 Montrealer Übereinkommen ist eine im Frachtrecht einzigartige Regelung, die sich nur dort, ansonsten aber weder in den sonstigen internationalen Frachtrechtsübereinkommen noch im allgemeinen deutschen Frachtrecht findet. Außerdem steht der Gedanke, dass ein Schuldner Dritten gegenüber für das Verhalten seines Auftraggebers und dessen Leute einstehen muss, im Widerspruch zu den Grundsätzen des deutschen Rechts, namentlich den § 278 S. 1, § 831 BGB.

### **§ 521 Abs. 1 S. 1 HGB-E**

- 102 Gegenstand des § 521 HGB-E ist die Schadensanzeige. Nach dessen Abs. 1 S. 1 wird im Falle einer nicht ordnungsgemäßen Anzeige des Verlustes oder der Beschädigung vermutet, dass das Gut „... in vertragsgemäßigem Zustand ...“ abgeliefert worden ist. Auch § 438 Abs. 1 S. 1 HGB ist in dieser Weise formuliert. Der Verein hält die Umschreibung für nicht sachgerecht. Sie passt auf Lieferverträge, bei dem der Unternehmer den Gegenstand herzustellen

oder zu beschaffen hat. Im Gegensatz dazu übernimmt der Frachtführer das Gut und ist verpflichtet, das zur Beförderung übernommene Gut wieder abzuliefern. Der Verein regt daher an, eine Rechtsfolge des Inhalts vorzusehen, dass vermutet wird, dass die Güter in dem Zustand abgeliefert wurden, in dem der Verfrachter sie zur Beförderung übernommen hat. Insofern helfen dem Anspruchsteller ggf. die Vermutungen der § 503, § 509 Abs. 1 S. 2 HGB-E.

### **§ 522 HGB-E**

- 103** In § 522 Abs. 1 HGB-E wird geregelt, dass der Anspruchsberechtigte das Gut als verloren betrachten darf, wenn es weder innerhalb der Lieferfrist noch innerhalb eines weiteren Zeitraums abgeliefert wird, der der Lieferfrist entspricht, mindestens aber 30 Tage bzw. 60 Tage im Falle einer grenzüberschreitenden Beförderung beträgt. Im Seefrachtrecht geht es nahezu ausschließlich um grenzüberschreitende Beförderungen, so dass diese den Normalfall darstellen und der Hinweis auf die 30-Tage-Frist – die zudem an erster Stelle genannt wird – an sich überflüssig ist.
- 104** Wie oben Rn 41, 76 erläutert, spricht sich der Verein dafür aus, nur dann von einer Lieferfrist auszugehen, wenn eine entsprechende vertragliche Vereinbarung getroffen wurde. Folgt man dieser Anregung und fehlt es an einer solchen Abrede, wäre die Regelung des § 522 Abs. 1 HGB-E nicht anwendbar. Um dies zu vermeiden, empfiehlt der Verein, ggf. in § 522 Abs. 1 HGB-E anstelle der „Lieferfrist“ auf die „vereinbarte Lieferfrist oder den Zeitpunkt, zu dem das Gut hätte abgeliefert werden müssen“, abzustellen. Der zweite Fall übernimmt die Formulierung des § 590 Abs. 1 Nr. 1 S. 2 HGB-E über die hypothetische Ablieferung als Beginn der Verjährung.
- 105** Schließlich hält der Verein die Frist von 60 Tagen in solchen Fällen für zu kurz, in denen es zu einer Havarie des Schiffes gekommen ist und der Schaden in Großer Haverei abgewickelt wird, möglicherweise auch zusammen mit einer Bergung. Hier ist der Aufenthaltsort des Gutes bekannt, während der Verfrachter sich daran gehindert sieht, das Gut bereits abzuliefern. Der Verein spricht sich daher dafür aus, den § 522 Abs. 1 HGB-E um einen S. 2 zu ergänzen, dass die Vermutung nicht eintritt, wenn der Verfrachter innerhalb der Frist darlegt, wo sich das Gut befindet, und dass zu erwarten ist, dass es im normalen weiteren Verlauf noch zur Ablieferung kommt. In diesen Fällen ist es nicht gerechtfertigt, die Verlustvermutung gegen den Verfrachter wirken zu lassen.

### § 523 Abs. 1 HGB-E

106 Der Verein begrüßt die Regelung des § 523 Abs. 1 HGB-E. Danach sind alle Vorschriften der §§ 510 ff. HGB-E über die Haftung für Güter- und Verspätungsschäden AGB-fest. Von ihnen kann nur durch Individualvereinbarung bzw. eine entsprechende Rahmenvereinbarung abgewichen werden. Der Verein hält eine solche Vorschrift für erforderlich, aber auch für ausreichend.

### § 523 Abs. 2 HGB-E

107 Der Verein spricht sich für die vollständige Streichung des § 523 Abs. 2 HGB-E aus. die Nr. 1 der Vorschrift erlaubt es, die vom Verfrachter zu leistende Entschädigung auf einen höheren als den in § 515 HGB-E vorgesehenen Betrag auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen zu begrenzen. Eine solche Regelung erscheint dem Verein wenig sachgerecht und zu Lasten des Verfrachters unausgewogen. Ein Verfrachter wird in seinen Allgemeinen Geschäftsbedingungen eine Regelung, mit der er seine Haftung erhöht, normalerweise nicht vorsehen. Allerdings stehen dem Verfrachter nicht selten auch sehr marktstarke Verladern gegenüber, die häufig ihre eigenen Bedingungen durchsetzen. Diesen Verladern würde es erlaubt, in ihren Bedingungen eine höhere bzw. unbegrenzte Haftung des Verfrachters vorzusehen.

108 Der Verein empfiehlt auch, die Regelung des § 523 Abs. 2 Nr. 2 HGB-E zu streichen. Hier soll, so die Begründung (S. 142), den Parteien erlaubt werden, das Haftungsmodell des Montrealer Übereinkommens zu übernehmen. Danach kann in allgemeinen Geschäftsbedingungen (des Verfrachters wie des Befrachters) vorgesehen werden, dass der Verfrachter ohne Rücksicht auf ein Verschulden für den Güter- bzw. Verspätungsschaden einzustehen hat, wenn gleichzeitig ein Höchstbetrag von wenigstens 17 SZR pro Kilogramm des Rohgewichts des Gutes festgelegt wird. Bei dieser Obergrenze bleibt es auch dann, wenn dem Verfrachter ein persönliches qualifiziertes Verschulden trifft und an sich die Voraussetzungen des § 518 HGB-E vorliegen.

109 Aus Sicht des Vereins spricht eine Reihe von Gründen gegen eine solche Alternative. Zum einen handelt es sich bei diesem Haftungsmodell des Montrealer Übereinkommens um eine einzigartige Regelung, die es sonst im Frachtrecht nicht gibt. Der Verein sieht keinen Grund dafür, diese Alternative ausgerechnet im Seefrachtrecht zur Verfügung zu stellen. Zum anderen ist die Regelung des Montrealer Übereinkommens, dass auch ein qualifiziertes Verschulden nicht zur Durchbrechung der Haftung führt, international äußerst umstritten. Im deut-

schen Recht sind auch bereits in der Literatur Bedenken im Hinblick auf die Verfassungsmäßigkeit einer solchen Regelung geltend gemacht worden. Ebenso weist der Verein darauf hin, dass die Möglichkeit, seine Haftung auch für eigenes vorsätzliches Verhalten auszuschließen, mit § 276 Abs. 3 BGB nicht in Einklang steht. Eine Regelung von der Art des § 523 Abs. 2 Nr. 2 HGB-E würde sehr wahrscheinlich auch einer Inhaltskontrolle nach § 307 BGB nicht standhalten. Und schließlich kann es, je nach den Umständen, dazu kommen, dass die entsprechend § 523 Abs. 2 Nr. 2 HGB-E geregelte Haftung im Ergebnis niedriger ist, als sie bei uneingeschränkter Anwendung des § 515 HGB-E wäre. So würde es sich verhalten, wenn die Stück-Alternative des § 515 Abs. 1 S. 1 HGB-E zu einem höheren Betrag führen würde als sich aus der Kilogramm-Alternative auf Grundlage eines Betrages von 17 SZR ergeben würde.

## **VI. Der Reisefrachtvertrag (§§ 524–531 HGB-E)**

- 110** Der Verein hält es auch für richtig, den Reisefrachtvertrag erst im Anschluss an den Stückgutfrachtvertrag zu regeln. Dabei kann sich der Gesetzgeber auch, wie es in § 524 HGB-E vorgesehen ist, damit begnügen, für die Reisecharter auf die Bestimmungen des Stückgutfrachtvertrages zurückzuverweisen, sofern nicht eine der besonderen, für den Reisefrachtvertrag geltenden Vorschriften zur Anwendung gelangt.
- 111** In § 525 Abs. 1, § 526 Abs. 1 S. 1, ebenso in § 548 HGB-E, finden sich jeweils die Formulierungen „Einnahme“ bzw. „Aufnahme“ der Ladung. Der Verein regt an, diese Wendungen jeweils durch das Wort „Übernahme“ zu ersetzen.
- 112** Über § 524 HGB-E und mangels anderweitiger Regelungen in den §§ 525 ff. HGB-E würde auch § 509 HGB-E im Rahmen einer Reisecharter zur Anwendung gelangen. Auch bei einer solchen könnte daher ggf. ein Seefrachtbrief ausgestellt werden. Diesen neuartigen, mit den bisherigen Gepflogenheiten brechenden Ansatz hält der Verein für wenig glücklich. Stattdessen regt der Verein an, in die §§ 524 ff. HGB-E über den Reisefrachtvertrag, etwa gleich im Anschluss an die einleitende Regelung des § 524 HGB-E, eine Bestimmung von der Art des heutigen § 557 HGB aufzunehmen. Bei Vorliegen eines Reisefrachtvertrages kann jede Partei verlangen, dass eine Charterparty ausgestellt (und auch von der Gegenseite) unterzeichnet wird.

## § 524 HGB-E

- 113 Die vorgesehene Regelung des § 524 HGB-E enthält zunächst eine Legaldefinition des Reisefrachtvertrages. Insbesondere kommt ein solcher Vertragstyp nur in Betracht, wenn der Verfrachter die Beförderung mit „... einem bestimmten Schiff im Ganzen ...“ durchzuführen hat. Wie sich darüber hinaus auch aus der Begründung (S. 144) ergibt, soll eine Reisecharter stets nur eine solche über das gesamte Schiff sein. Teilchartern wären von Gesetzes wegen nicht mehr vorgesehen und würden als Stückgutfrachtverträge betrachtet, die nach den §§ 481 ff. HGB-E zu beurteilen wären. Eine weitere Folge wäre, dass auf Teilchartern die Vorschriften der § 523, § 592 HGB-E zur Anwendung gelangen würde. Von den Vorschriften über die Haftung für Güter- und Verspätungsschäden (§§ 510 ff. HGB-E) und die Verjährung (§§ 588 ff. HGB-E) könnte nicht mehr in vorformulierten Vertragsbedingungen abgewichen werden, was namentlich auch für die geläufigen Standardformulare gelten würde.
- 114 Der Verein hält diesen Ansatz nicht für richtig. Teilchartern kommen auch heute noch durchaus häufig vor, insbesondere bei Flüssigladungen, die mit Parcel-Tankern befördert werden. Auch Slot-Chartern sind Teilchartern, die allerdings bei Reisefrachtverträgen nicht häufig vorkommen, sondern eher als (Teil-) Zeitchartern auftreten. Der Verein spricht sich dafür aus, in den §§ 524 ff. HGB-E auch Regelungen über Teilchartern vorzusehen. Dazu müsste zunächst die Legaldefinition des § 524 HGB-E angepasst werden. Darüber hinaus sind auch redaktionelle Änderungen in den folgenden Vorschriften erforderlich, weil dem Verfrachter nicht mehr nur ein, sondern mehrere Befrachter gegenüber stehen. Außerdem wären ggf. weitere Regelungen vorzusehen, die das Verhältnis dieser mehreren Befrachter zum Verfrachter zum Gegenstand haben; siehe §§ 560, 587, 602, 605 HGB.
- 115 Der Verein hat im Hinblick auf § 524 HGB-E auch Bedenken im Hinblick darauf, dass der Umschreibung des Reisefrachtvertrages nicht hinreichend deutlich die Abgrenzung zum Stückgutfrachtvertrag zu entnehmen ist. Im Wesentlichen stellt die Legaldefinition des § 524 HGB-E darauf ab, dass die Reise „mit einem bestimmten Schiff“ durchzuführen ist. Dies aber wird häufig auch bei Stückgutfrachtverträgen vereinbart. Damit aber ist das Merkmal „mit einem bestimmten Schiff“ kein geeignetes Kriterium für die Abgrenzung von Stückgut- und Reisefrachtverträgen.
- 116 Der Verein regt an, insoweit auf das schon bisher in Literatur und Rechtsprechung erörterte Moment abzustellen, dass es darauf ankommt, ob die vertraglichen Vereinbarungen sich in

erster Linie auf die Ladung oder in erster Linie auf das Schiff beziehen. Letzteres sollte in § 524 HGB-E zum Ausdruck kommen.

117 Darüber hinaus fällt auf, dass § 524 HGB-E als einleitende Bestimmung der Regelungen des Reisefrachtvertrages von den entsprechenden Vorschriften der anderen seehandelsrechtlichen Verhältnisse abweicht (siehe § 481 Abs. 1 HGB-E zum Stückgutfrachtvertrag [oben Rn 22], § 534 Abs. 1 HGB-E zur Schiffsmiete, § 537 Abs. 1 HGB-E zur Zeitcharter). Dort heißt es jeweils „durch den ... Vertrag ... wird der ... verpflichtet, ...“. Es ist kein Grund dafür ersichtlich, dass § 524 HGB-E nicht in entsprechender Weise aufzumachen ist.

118 Ausgehend von den zuvor angestellten Erwägungen (oben Rn 113–117) bietet es sich an, § 524 HGB-E in folgender Weise umzuformulieren:

„Durch den Reisefrachtvertrag wird der Verfrachter verpflichtet, die Beförderung mit einem Schiff von vertraglich festgelegter Beschaffenheit [im Ganzen] auf einer oder mehreren bestimmten Reisen durchzuführen. Auf diesen Vertrag sind die Vorschriften des ersten Titels ...“

**Die Benennung der Lade- bzw. Löschhäfen durch den Befrachter (§ 525 Abs. 1, § 531 Abs. 1 HGB-E)**

119 Nach § 525 Abs. 1 HGB-E hat der Befrachter den Ladeplatz zu benennen, sofern er nicht bereits im Reisefrachtvertrag vereinbart ist. Nach der „Spiegel“-Vorschrift des § 531 Abs. 1 S. 1 HGB-E ist es der Befrachter und nicht der Empfänger, der den Löschplatz anzuweisen hat. Dies entspricht den Regelungen des § 524, § 493 HGB-E, wonach der Empfänger seine volle Rechtstellung erst mit Ankunft des Schiffes am Löschplatz erlangt. Der Verein hat erörtert, ob die Benennung des Löschplatzes dem Empfänger vorbehalten bleiben soll. Im Ergebnis spricht sich der Verein aber für die jetzt im HGB-E gewählte Lösung aus.

**§ 525 Abs. 2 HGB-E (§ 540 Abs. 1 S. 2 HGB-E)**

120 Im HGB-E sind erstmals für das deutsche Recht ausdrückliche Regelungen über die Haftung des Charterers für die Sicherheit des Hafens vorgesehen. Diese finden sich mit in § 525 Abs. 2 HGB-E für die Reisecharter und in § 540 Abs. 1 S. 2 HGB-E für die Zeitcharter. Die Vorschriften stimmen im wesentlichen Wortlaut überein. Angeknüpft wird jeweils an den Fall, dass der Hafen bzw. der Liegeplatz nicht bereits in der Charter festgelegt ist, sondern nachträglich vom Charterer vorgegeben wird. Kommt der Vercharterer der Weisung, diesen Hafen anzulaufen, nach, muss der Charterer für dessen Sicherheit einstehen. Dies entspricht

dem internationalen Standard und ist in der Industrie anerkannt, gerade auch von den betreffenden Versicherern.

- 121 Im angelsächsischen Recht übernimmt der Charterer, der einen Hafen bzw. einen Liegeplatz benennt, eine „warranty“, also eine Art Garantie für dessen Sicherheit für das Schiff. Sollte es beim Anlaufen des Hafens bzw. Liegeplatzes zu einer Beschädigung oder gar einem Verlust des Schiffes kommen, muss der Charterer hierfür einstehen, ohne dass es auf ein Verschulden ankommt. Begrenzt wird dieser Grundsatz durch ein Mitverschulden auf Seiten des Schiffes, das alle nautischen und navigatorischen Vorsichtsmaßnahmen zu treffen hat.
- 122 An diesen Grundgedanken knüpfen auch § 525 Abs. 2, § 540 Abs. 1 S. 2 HGB-E an. Allerdings wird keine eigenständige Anspruchsgrundlage geschaffen. Vielmehr begründen die Vorschriften zunächst eine Schutzpflicht des Inhalts, dass der vom Charterer nachträglich benannte Hafen bzw. Liegeplatz sicher sein muss. Die zweite Regelung besteht darin, dass der Charterer dabei die im Verkehr erforderliche Sorgfalt walten lassen muss. Hierdurch wird jedenfalls klargestellt, dass keine Garantiehafung des Charterers vorgesehen ist, sondern dass es bei dem Verschuldensprinzip des deutschen Rechts (§ 276 Abs. 1 S. 1 BGB) bleibt.
- 123 Der Verein hat sich intensiv mit diesen Regelungen befasst und insbesondere erörtert, ob nach dem internationalen Vorbild eine verschuldensunabhängige Einstandspflicht des Charterers eingeführt werden soll. Der Verein hält dies mit dem Entwurf für zu weitgehend. Der Verein hat sich ebenfalls ausführlich der Frage angenommen, welche Sorgfaltspflichten ein Charterer im Zusammenhang mit der Sicherheit des Hafens zu erfüllen hat. Dabei ist der Verein zu dem Ergebnis gekommen, dass es dem Charterer durchaus zuzumuten ist, sich mit Hilfe ortskundiger Personen oder Sachverständiger, ggf. auch unter Verwendung von Seekarten und nautischen Handbüchern, über die Geeignetheit des Hafens und die Sicherheit des Schiffes klar zu werden. In Anlehnung daran, dass international eine Garantiehafung anerkannt ist, hält der Verein es auch für geboten, die Sorgfaltsanforderungen deutlich zu verstärken und an dem Maßstab etwa des § 426 HGB zu orientieren. Danach genügt es nicht mehr, dass der Charterer die Anforderungen der allgemeinen Sorgfaltspflicht erfüllt. Vielmehr muss er, um im Falle der Unsicherheit des Hafens einer Haftung zu entgehen, darlegen und beweisen, dass er den Schaden auch bei größter Sorgfalt nicht vermeiden und die folgende Unsicherheit des Hafens nicht abwenden konnte.
- 124 Der Verein regt auch an, die Tatbestände der § 525 Abs. 2, § 540 Abs. 1 S. 2 HGB-E klarer zu fassen. Insbesondere sollte zwischen der Pflicht einerseits und der bei ihrer Erfüllung an-



zuwendenden Sorgfalt andererseits unterschieden werden. Insofern bieten sich die folgenden Regelungen an:

§ 525 Abs. 2 HGB-E

Hat der Befrachter den Ladehafen oder den Ladeplatz nach Abschluss des Reisefrachtvertrages zu benennen, muss dieser Hafen oder Liegeplatz für das Schiff sicher sein. Der Befrachter haftet dem Verfrachter für den Schaden, der diesem aus der Unsicherheit des Hafens entsteht. Dies gilt nicht, wenn die Unsicherheit des Hafens auf Umständen beruht, die der Befrachter auch bei größter Sorgfalt nicht erkennen konnte.

§ 540 Abs. 1 S. 2 HGB-E

Weist der Zeitcharterer den Zeitvercharterer an, einen bestimmten Hafen oder Liegeplatz anzulaufen, muss dieser Hafen oder Liegeplatz für das Schiff sicher sein. Der Zeitcharterer haftet dem Zeitvercharterer für den Schaden, der diesem aus der Unsicherheit des Hafens entsteht. Dies gilt nicht, wenn die Unsicherheit des Hafens auf Umständen beruht, die der Zeitcharterer auch bei größter Sorgfalt nicht erkennen konnte.

**Laden und Löschen durch den Befrachter (§ 528 S. 1, § 531 Abs. 1 HGB-E)**

125 Gemäß § 528 S. 1 HGB-E hat der Befrachter das Gut zu verladen. Die „Verladung“ ist in § 524, § 585 Abs. 2 HGB-E legal definiert. Entsprechend ergibt sich aus § 531 Abs. 1 S. 1 HGB-E, dass der Befrachter ebenfalls verpflichtet ist, das Gut zu entladen. In der Regel wird er dies unter Einschaltung des Empfängers als seiner Hilfsperson veranlassen. Der Grundgedanke, dass die Verladung und die Entladung der Güter durch den Befrachter erfolgt, weicht einerseits von dem Konzept im Stückgutfrachtvertrag ab, wo dies die Aufgabe des Verfrachters ist (§ 485 Abs. 2 HGB-E), und entspricht andererseits den Regelungen des allgemeinen Frachtrechts, wo das Verladen und Entladen ebenfalls Aufgabe des Absenders ist (§ 412 Abs. 1 S. 1 HGB). Die Begründung (S. 148) erläutert dazu, dass die Übernahme der Ver- und Entladung der Güter häufig entsprechend in Reisecharter-Standardformularen, hier insbesondere in FIO und ähnlichen Klauseln, vereinbart ist. Der Verein weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die FIO- etc. Bestimmungen häufig nicht die wechselseitigen Leistungspflichten betreffen, sondern lediglich Regelungen zur Gefahrtragung darstellen. Aus diesen aber folgt nicht notwendigerweise auch, welche der beteiligten Parteien zum Laden bzw. zum Löschen verpflichtet ist. Gleichwohl hält der Verein die in § 528 S. 1, § 531 Abs. 1 HGB-E getroffenen Regelungen für sachgerecht.

126 Abweichend von § 485 Abs. 2 HGB-E (oben Rn 26) ist in § 528 S. 1 HGB-E vorgesehen, dass nicht der Verfrachter, sondern der Befrachter das Gut zu verladen und zu löschen hat. Im Hinblick auf die Verladung wird Bezug genommen auf die Legaldefinition des § 485 Abs. 2 HGB-E, die die entsprechende Regelung in § 412 Abs. 1 S. 1 HGB übernimmt. Jene Regelung wird in S. 2 ergänzt um die Bestimmung, dass der Frachtführer für die Betriebssicherheit der Verladung zu sorgen hat. Eine entsprechende Regelung fehlt in § 528 S. 1 HGB-E. Der Verein spricht sich dafür aus, § 528 S. 1 HGB-E um eine entsprechende Vorschrift zu erweitern. Sie sollte allerdings nicht auf die „Betriebssicherheit“ abstellen, sondern auf die Seetüchtigkeit des Schiffes, für die der Verfrachter weiterhin zu sorgen hat.

### **§ 528 Abs. 1 S. 2 HGB-E**

127 Für den Reisefrachtvertrag sieht § 528 S. 2 HGB-E vor, dass der Verfrachter nicht befugt ist, das Gut umzuladen. Dies steht im Gegensatz zu der entsprechenden Regelung des Stückgutfrachtvertrages in § 485 Abs. 3 HGB-E, die dem Verfrachter dies gerade erlaubt. Diese Unterscheidung entspricht den Charakteristika des Stückgutfrachtvertrages einerseits und des Reisefrachtvertrages andererseits.

### **§ 529 HGB-E**

128 In Ergänzung des allgemeinen Kündigungsrechts des Befrachters nach § 524, § 488 HGB-E sieht § 529 Abs. 1 HGB-E ein entsprechendes Recht des Befrachters vor, den Vertrag im Hinblick auf einen Teil der Güter zu beenden. Folgerichtig ist in § 529 Abs. 1 S. 2 HGB-E vorgesehen, dass der Verfrachter grundsätzlich die volle Fracht erhält. Dies wiederum steht unter dem Vorbehalt des § 529 Abs. 1 S. 3 HGB-E. Danach ist die Fracht für anderweit beförderte Güter (nur) anzurechnen, wenn der Verfrachter nach dem Reisefrachtvertrag berechtigt ist, mit demselben Schiff anstelle des nicht verladenen Gutes anderes Gut zu befördern. Angeknüpft wird hier demnach an eine bereits im Reisefrachtvertrag getroffene Abrede, dass der Verfrachter ggf. berechtigt ist, für einen anderen Befrachter Güter zu befördern. In der Praxis sind derartige Vereinbarungen höchst unüblich. Allenfalls könnte darauf abgestellt werden, dass im Zuge der Teilkündigung (§ 529 Abs. 1 S. 1 HGB-E) eine Vereinbarung entsprechenden Inhalts getroffen wird. Hierauf aber soll es nach dem Wortlaut des § 529 Abs. 1 S. 3 HGB-E nicht ankommen. Der Verein regt an, die Vorschrift des § 529 Abs. 1 S. 3 HGB-E zu streichen.

## VII. Personenbeförderungsverträge (§§ 532–533 HGB-E)

- 129 Der HGB-E sieht die Streichung fast aller noch geltenden Bestimmungen der §§ 664 HGB vor. Der Verein begrüßt diesen Ansatz, weil die meisten der Vorschriften veraltet und nicht mehr erforderlich sind.
- 130 Beibehalten werden soll die heutige Regelung des § 674 HGB in § 533 HGB-E. Der Verein hält dies für richtig, auch wenn die praktische Bedeutung der Vorschrift eher gering ist.
- 131 Der HGB-E sieht davon ab, eigenständige Regelungen über die Haftung des Beförderers für Personen oder Gepäckschäden aufzustellen. Der Grund hierfür ist die inzwischen erlassene Verordnung Nr. 392/2009, mit der zukünftig das Athener Übereinkommen von 1974 in der Fassung des Protokolls von 2002 zum europäischen Standard gemacht wird. Die Verordnung enthält weitergehende Regelungen, die einer Umsetzung im innerstaatlichen Recht bedürfen. Entsprechende Vorarbeiten im BMJ haben bereits begonnen.
- 132 Abgesehen davon spricht sich der Verein dafür aus, dass Deutschland das Protokoll von 2002 zeichnet und alsbald ratifiziert. Dies ist, nachdem die Europäische Union mit der EuGVV von ihren Kompetenzen gemäß Art. 61 (c), Art. 65 EGV Gebrauch gemacht hat, im Hinblick auf die bei den Mitgliedstaaten verbliebenen Zuständigkeiten noch möglich, auch wenn die EU selbst als Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration im Sinne des Art. 19 des Protokolls Vertragspartei des Übereinkommens wird (siehe im Einzelnen *Martin Kröger*, Die Passagierbeförderung auf See, 2008). Das Athener Übereinkommen in der Fassung des Protokolls ist ein modernes, internationales Übereinkommen, dem möglichst weltweit Geltung verschafft werden sollte.

## VIII. Schiffsüberlassungsverträge (§§ 534–551 HGB-E)

- 133 Der Verein hält es für richtig, Vorschriften über die Schiffsüberlassung in das HGB aufzunehmen und hierfür gleichrangig neben den Beförderungsverträgen einen eigenen Abschnitt vorzusehen. Ebenso ist es sachgerecht, Unterabschnitte für die Schiffsmiete und die Zeitcharter vorzusehen.
- 134 Die Regelungen des Dritten Abschnitts sollten für die Überlassung sowohl von See- als auch von Binnenschiffen gelten. Dies ergibt sich möglicherweise von selbst, weil den Bestimmungen des Dritten Abschnitts eine Beschränkung der Anwendung auf Seeschiffe nicht zu entnehmen ist. Auch die §§ 578a–580a BGB unterscheiden nicht zwischen (eingetragenen) See- und Binnenschiffen (unten Rn 137). Gegen eine Anwendung der §§ 534 ff. HGB-E auf

Binnenschiffe könnte aber die Überschrift des Fünften Buches insgesamt („Seehandel“) sowie der Umstand sprechen, dass in den Vorschriften der § 476 und § 477 HGB-E auf den „Erwerb durch die Seefahrt“ abgestellt wird. Dem Fünften Buch HGB über den Seehandel entspricht für die Binnenschifffahrt das BinSchG. Dessen § 26 verweist im Hinblick auf das Frachtgeschäft auf die §§ 407 ff. HGB. Schiffsüberlassungsverträge sind nach dem Konzept der §§ 534 ff. HGB-E jedoch gerade keine Frachtverträge. Verträge über die Überlassung von Binnenschiffen wären daher im BinSchG zu regeln. Auch dies spricht dagegen, dass §§ 534 ff. HGB-E auch Binnenschiffe erfassen. Der Verein regt an, im BinSchG klarzustellen, dass die §§ 534 ff. HGB-E auch für Binnenschiffe gelten. Jedenfalls sollte eine entsprechende Klarstellung in die Gesetzesbegründung aufgenommen werden.

- 135 Der Verein hat sich auch mit der Frage befasst, ob die Bestimmungen über die Schiffsüberlassungsverträge um eine Regelung von der Art des § 450 HGB ergänzt werden sollen. Dies könnte in dem Sinne geschehen, dass die Vorschriften nur zur Anwendung gelangen, wenn ein Einsatz des überlassenen See- bzw. Binnenschiffes (zuvor Rn 134) überwiegend auf Seegewässern vorgesehen ist. Im Ergebnis spricht sich der Verein dafür aus, von einer solchen Regelung abzusehen. Sie widerspräche dem Konzept des Schiffsüberlassungsvertrages als eines Vertrages, der sich lediglich auf die Überlassung eines Schiffes bezieht, unabhängig von der vorgesehenen Art seiner Verwendung. Zudem wäre es widersinnig, die §§ 534 ff. HGB-E auf Binnenschiffe zur Anwendung zu bringen, womöglich aufgrund einer Verweisung im BinSchG (zuvor Rn 134), dann aber eine Ausnahme vorzusehen, wenn das Schiff überwiegend auf Binnengewässern zum Einsatz kommen soll. Die Vorschriften der §§ 534 ff. HGB über die Schiffsüberlassungsverträge sollen daher auch dann gelten, wenn das (See- bzw. Binnen-) Schiff überwiegend oder ausschließlich auf Binnengewässern eingesetzt wird.

### **IX. Die Schiffsmiete (§§ 534–536)**

- 136 Der Verein begrüßt das Vorhaben, Regelungen über die Schiffsmiete (Bareboat-Charter) in das Fünfte Buch HGB aufzunehmen. Ebenso hält der Verein es für richtig, dass von diesen Vorschriften ohne Beschränkungen abweichende Vereinbarungen getroffen werden können, auch im Hinblick auf die Verjährung (siehe § 592 HGB-E).
- 137 Auch das Mietrecht des BGB enthält in den §§ 578a–580a Regelungen über die Miete von „eingetragenen“ Schiffen. Dies meint See- und Binnenschiffe, die in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind. Der Verein empfiehlt, alle Vorschriften über die Miete von Schiffen im Ersten Unterabschnitt (§§ 534 ff. HGB-E) zu vereinen. Diese Bestimmungen gelangen zur

Anwendung, wenn die Schiffsüberlassung für eine der Parteien ein Handelsgeschäft ist (§ 343, § 345 HGB). Ergänzend gelten die Allgemeinen Vorschriften über die Mietverhältnisse (§§ 535–548 BGB), während die §§ 578 ff. BGB keine Vorschriften über die Schiffsmiete mehr enthalten.

- 138 Der Verein hat auch erörtert, ob die Schiffsmiete vollständig in einem gesonderten Untertitel des Titels 5 (Mietvertrag) des Buches 2 BGB geregelt werden soll, ohne dass zusätzliche Vorschriften in den Dritten Abschnitt des Fünften Buches HGB übernommen werden. Der Verein spricht sich letztlich aber für eine Beibehaltung von Sonderregelungen über die Schiffsmiete in §§ 534 ff. HGB-E aus.
- 139 Schließlich hält der Verein es für richtig, bei der Übernahme der Regelungen der §§ 578a–580a BGB in den HGB-E auf den Vorbehalt zu verzichten, dass es sich um eingetragene Schiffe handeln muss. Vielmehr sollen diese Vorschriften auf alle Arten und damit auch auf nicht eingetragene (See- und Binnen-)Schiffe anzuwenden sein. Es ist kein Grund dafür ersichtlich, die Anwendung der §§ 578a–580a BGB auf eingetragene Schiffe zu beschränken. Dabei kann es ohne ersichtlichen Nachteil hingenommen werden, dass die in die § 534 ff. HGB-E übernommenen Regelungen der §§ 578a–580a BGB dann nur noch zur Anwendung gelangen, wenn es sich bei der Schiffsmiete um ein Handelsgeschäft handelt.

### **§ 534 HGB-E**

- 140 Weiter hält der Verein es für wünschenswert, § 534 HGB-E um einen dem § 481 Abs. 3 HGB-E entsprechenden Vorschrift zu ergänzen. Es besteht kein Anlass, die Schiffsmiete im Hinblick auf den persönlichen Anwendungsbereich anders zu behandeln als den Stückgutfrachtvertrag und insbesondere den Reisefrachtvertrag (§ 524 HGB-E).
- 141 In der Umschreibung der Bareboat-Charter in § 534 Abs. 1 HGB-E werden die Pflichten des Vermieters dahingehend umschrieben, dem Mieter den Gebrauch eines bestimmten Schiffes ohne Besatzung und „... ohne vollständige Ausrüstung ...“ für eine bestimmte Zeit zu gewähren. Die Begründung (S. 152) verweist auf Art. 10 des französischen „Gesetzes Nr. L 66-420 über Frachtverträge und Seetransportverträge“ (frFrV-G). Auch hier wird darauf abgestellt, dass die Überlassung ohne vollständige Ausrüstung erfolgt.
- 142 Der Verein sieht keine Notwendigkeit für den Vorbehalt, dass die Ausrüstung des überlassenen Schiffes unvollständig zu sein hat. Zum einen steht die Bezugnahme auf die fehlende bzw. unvollständige Ausrüstung des Schiffes bei der Schiffsmiete in Art. 10 frFrV-G im Zu-

sammenhang mit der Umschreibung der Zeitcharter in Art. 7 ffFrV-G, die den Vercharterer gerade verpflichtet, ein ausgerüstetes Schiff („... un navire armé ...“) zur Verfügung zu stellen. Dieser Vorbehalt fehlt wiederum in § 537 Abs. 1 HGB-E. Zum anderen ist unklar, was unter „Ausrüstung“ zu verstehen ist. Möglicherweise handelt es sich um zusätzliche feste Einrichtungen, die der Mieter an Bord bringt und für die Dauer der Mietzeit einbaut und die er für die Durchführung der von ihm vorgesehenen Verwendung des Schiffes benötigt. Unter „Ausrüstung“ könnte man aber auch Verbrauchsgüter wie Brennstoff, Schmieröl, Frischwasser und Proviant verstehen. Vor allem aber hat die Bezugnahme auf die „Ausrüstung“ zur Folge, dass Schiffe, die ohne Besatzung, aber nicht vollständig ausgerüstet überlassen werden, weder unter §§ 534 ff. HGB-E noch unter die Regelungen zur Zeitcharter (§§ 537 ff. HGB-E) fallen. Es ist auch nicht ersichtlich, dass ein Abstellen auf die nicht vollständige Ausrüstung im Hinblick auf § 477 HGB-E erfolgte. Abgesehen von der Überschrift „Ausrüstung“ nimmt Abs. 1 der Vorschrift auf die Ausrüstung des Schiffes an keiner Stelle Bezug.

- 143 Darüber hinaus enthält die Umschreibung des Schiffsmietvertrages in § 534 Abs. 1 HGB-E das Merkmal, dass der Vermieter verpflichtet wird, dem Mieter den Gebrauch des Schiffes „... für eine bestimmte Zeit ...“ zu gewähren. Der Verein regt an, diese Wendung durch die Formulierung „... auf Zeit ...“ zu ersetzen. Bareboat-Chartern werden nicht selten auch auf unbestimmte Zeit geschlossen, wobei sie durch eine Kündigung der einen oder anderen Partei beendet werden können. Auch § 535 Abs. 1 S. 1 BGB sagt lediglich, dass durch den Mietvertrag der Vermieter verpflichtet wird, dem Mieter den Gebrauch der Mietsache „... während der Mietzeit ...“ zu gewähren. Gleichzeitig ist § 542 Abs. 1 BGB zu entnehmen, dass „die Mietzeit“ auch unbestimmt sein kann.

### **X. Die Zeitcharter (§§ 537–551 HGB-E)**

- 144 Der Verein begrüßt und unterstützt nachdrücklich, dass der HGB-E einen eigenen Unterabschnitt mit Regelungen zur Zeitcharter vorsieht. Es ist angesichts der praktischen Bedeutung dieses Rechtsgeschäfts dringend geboten, es gesetzgeberisch anzuerkennen und zumindest ein rudimentäres Regelungswerk zur Verfügung zu stellen. Richtig ist auch die Entscheidung, dass die Parteien durchweg abweichende Vereinbarungen treffen können, auch im Hinblick auf die Verjährung (siehe § 592 HGB-E). Wie schon bei der Schiffsmiete spricht sich der Verein dafür aus, § 537 HGB-E um eine Regelung von der Art des § 481 Abs. 3 HGB-E zu ergänzen (oben Rn 140).

145 Der Verein hält die Verwendung der Begriffe „Zeitvercharterer“ für unglücklich und regt an, anstelle des „Zeitvercharterers“ lediglich vom „Vercharterer“ und entsprechend anstelle des „Zeitcharterers“ lediglich vom „Charterer“ zu sprechen. Eine Überschneidung mit der Terminologie des Reisefrachtvertrages besteht nicht, weil die Parteien dort als „Verfrachter“ und „Befrachter“ bezeichnet sind. Darüber hinaus teilt der Verein die Bedenken, die in der Begründung (S. 153 f.) zum Ausdruck kommen, dass die Umschreibung „Zeitfracht“ (siehe § 537 Abs. 2 HGB-E) unglücklich ist. Der Verein regt an, stattdessen die Umschreibung „Vergütung“ zu verwenden.

### **§ 537 HGB-E**

146 Die Umschreibung der Zeitcharter in § 537 Abs. 1 HGB-E enthält, wie schon § 534 Abs. 1 HGB-E, das Merkmal, dass das Schiff „... für eine bestimmte Zeit ...“ zur Verfügung gestellt wird. Auch insoweit regt der Verein an, stattdessen die Formulierung „... auf Zeit ...“ zu verwenden (oben Rn 143).

### **§ 538 Abs. 1, § 539 HGB-E – die Beschaffenheit des Schiffes**

147 Die Bestimmungen der § 538 Abs. 1 und § 539 HGB-E regeln insbesondere, dass der Vercharterer das Schiff in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand bereit zu stellen und in diesem Zustand zu erhalten hat. Aus diesen Vorschriften ergibt sich die geschuldete Beschaffenheit des Schiffes. Sie entsprechen der Umschreibung des § 535 Abs. 1 S. 2 BGB. Hier wird die Soll-Beschaffenheit des Schiffes anhand der vereinbarten oder von Vercharterer und Charterer gemeinsam vorausgesetzten vorgesehenen Verwendung des Schiffes umschrieben. Der Verein hält es für besser, stattdessen in erster Linie auf die vertraglichen Vereinbarungen der Parteien im Hinblick auf die Beschaffenheit des Schiffes abzustellen, die üblicherweise in teils sehr umfangreichen Schiffsbeschreibungen niedergelegt sind. In entsprechender Weise ist durch die Schuldrechtsreform im Jahre 2002 der Begriff des Sachmangels im Kauf- und Werkvertragsrecht umgestellt worden (siehe § 459 Abs. 1 BGB a.F., § 534 Abs. 1 BGB n.F. sowie § 633 Abs. 1 BGB a.F. und § 633 Abs. 2 BGB n.F.). Die Schuldrechtsreform hat insoweit das Mietrecht unberührt gelassen. Dies aber sollte den Gesetzgeber nach Auffassung des Vereins nicht daran hindern, den Vorrang der vertraglichen Vereinbarungen für die Schiffsmiete vorzusehen. Im Ergebnis käme es daher in erster Linie auf die vertraglichen Vereinbarungen an. Entspricht das Schiff diesen Abreden, ist es nicht mangelhaft, auch wenn es für die gemeinsam vorausgesetzte Verwendung nicht oder nicht in jeder

Hinsicht tauglich ist. In diesen Fällen besteht aber möglicherweise eine vorvertragliche Aufklärungspflicht des Vercharterers, für deren Verletzung er nach § 311 Abs. 2 Nr. 1, § 241 Abs. 2 BGB einzustehen hätte. Lediglich in den Fällen, in denen es an einer Schiffsbeschreibung fehlt, würde sich die Soll-Beschaffenheit anhand des gemeinsam vorausgesetzten vorgesehenen Gebrauchs des Schiffes ermitteln.

### **§ 539 S. 2 HGB-E**

148 Der Vercharterer hat nach § 539 S. 2 HGB-E insbesondere dafür zu sorgen, dass das Schiff seetüchtig und ladungstüchtig ist. Diese Regelung folgt im Anschluss an die Pflicht des Vercharterers, das Schiff in einem zum vertragsgemäß Gebrauch geeigneten Zustand zu erhalten. Die Bezugnahme auf die See- und Ladungstüchtigkeit bezieht sich unter systematischen Gesichtspunkten nicht auf die in § 538 Abs. 1 HGB-E geregelte Bereitstellung des Schiffes in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand. Dies hält der Verein nicht für folgerichtig.

149 Abgesehen davon regt der Verein an, die Bestimmung des § 539 S. 2 HGB-E vollständig zu streichen. Richtigerweise geht, wie oben Rn 147 erläutert, die Schiffsbeschreibung ohnehin vor. Zum anderen kommt es auf die Seetüchtigkeit des Schiffes nicht an, wenn es gar nicht auf See verwendet werden soll (dazu oben Rn 134–135). Und schließlich spielt die Ladungstüchtigkeit des Schiffes keine Rolle, wenn es nicht für die Beförderung von Gütern, sondern zu anderen Zwecken eingesetzt werden soll (siehe § 537 Abs. 1 HGB-E).

### **§ 540 Abs. 1 S. 1 und Abs. 2 HGB-E**

150 Die Umschreibung der „Zuständigkeiten“ des Vercharterers und des Charterers in § 540 Abs. 1 S. 1 und Abs. 2 HGB-E sind prägnant und treffen nach Auffassung des Vereins den Kern der Sache.

### **§ 540 Abs. 1 S. 2 HGB-E**

151 Siehe die Bemerkungen zu § 525 Abs. 2 HGB-E (oben Rn 120–124)

### **§ 546 Abs. 1 HGB-E**

152 Die Regelung des § 546 Abs. 1 HGB-E begründet ein Pfandrecht des Vercharterers wegen der fälligen Zeitfracht (bzw. Vergütung – oben Rn 145) an den im Eigentum des Zeitcharte-



ners stehenden an Bord gebrachten Sachen einschließlich des Treibstoffs. Der Verein hält eine solche Regelung grundsätzlich für sinnvoll und geboten.

153 Auffällig ist allerdings, dass das Pfandrecht nach § 546 Abs. 1 HGB-E nur „... wegen der fälligen ...“ Vergütung entsteht (ebenso Abs. 2 S. 1), während in den entsprechenden sonstigen fracht- und speditonsrechtlichen Vorschriften der § 441 Abs. 1 S. 1, § 464, § 475b Abs. 1, § 623 HGB sowie § 495 Abs. 1 HGB-E auf die Fälligkeit nicht abgestellt wird. Damit entsteht das Pfandrecht nach § 546 Abs. 1 HGB-E überhaupt erst mit Fälligkeit der Forderungen des Vercharterers; außerdem tritt gleichzeitig Pfandreife ein (§ 1257, § 1228 Abs. 2 BGB). Umgekehrt besteht vor Eintritt der Fälligkeit kein Pfandrecht, was die Rechtsstellung des Vercharterers, insbesondere im Vergleich zu der des Frachtführers, des Spediteurs, des Lagerhalters sowie des Verfrachters nach heutigem und zukünftigem Recht (§ 495 Abs. 1 und § 524 HGB-E) verschlechtert. Denn auch schon vor der Pfandreife hat der Pfandgläubiger etwa die Rechte nach §§ 1219–1221 BGB oder § 1227, §§ 985 ff., §§ 858 ff., 1007, §§ 823 ff. BGB. Diese stünden dem Vercharterer nach dem jetzigen Konzept des § 546 Abs. 1 HGB-E nicht zu. Der Verein spricht sich daher für die Streichung des Wortes „... fällige ...“ aus.

154 Darüber hinaus regt der Verein an, auch den guten Glauben des Vercharterers an die Befugnis des Charterers zur Verfügung über die an Bord gebrachten Sachen und des Treibstoffs zu schützen und die Vorschriften des § 366 HGB entsprechend anzupassen.

#### **§ 546 Abs. 2 HGB-E**

155 Der Verein begrüßt die Regelung des § 546 Abs. 2 S. 1 HGB-E, in der ein gesetzliches Pfandrecht des Vercharterers an den Forderungen des Charterers gegen seine Befrachter bzw. (Zeit-)Charterer (im Folgenden: Schuldner) vorgesehen ist. Auf dieses Pfandrecht finden nach § 1273 Abs. 2, § 1257 BGB die §§ 1273–1279 BGB sowie – weil es an einer Forderung besteht – die Vorschriften der §§ 1280 bis 1290 BGB entsprechende Anwendung. § 546 Abs. 2 S. 2 HGB-E ändert diese Vorschriften im Hinblick auf das Pfandrecht des Vercharterers an den Forderungen des Charterers ab. Das Pfandrecht wird kraft Gesetzes begründet, so dass seine Entstehung keiner Anzeige nach § 1280 BGB bedarf. Der § 546 Abs. 2 S. 2 HGB-E verfolgt einen eigenen, von den §§ 1280 ff. BGB abweichenden und ungewöhnlichen Ansatz. Dies wird in der Begründung (S. 159) nicht näher erläutert.

156 Aus den gleichen Gründen wie oben Rn 153 erläutert spricht sich der Verein zunächst dafür aus, auf den Vorbehalt, dass das Pfandrecht nur wegen der „... fälligen ...“ Zeitfracht

(bzw. Vergütung – oben Rn 145) entsteht, zu verzichten. Andernfalls könnte, so lange der Vergütungsanspruch des Vercharterers noch nicht fällig ist, der Charterer seine (noch unbelastete) Forderung gegen den Schuldner an einen Dritten abtreten. Ebenso wäre der Vercharterer noch nicht nach § 1276 BGB vor Änderungen der Forderungen des Charterers gegen den Schuldner geschützt.

- 157 Die Regelung des § 546 Abs. 2 S. 2 HGB-E ist, ausgehend von dem Ansatz des S. 1, nicht sachgerecht. Denn wenn der Vergütungsanspruch des Vercharterers fällig ist (und gleichzeitig das Pfandrecht entsteht – oben Rn 153) und somit Pfandreife eintritt, ist es allein geboten, dass der Schuldner ausschließlich an den Vercharterer leistet. So ist es in § 1282 Abs. 1 BGB vorgesehen. Es besteht kein Anlass mehr für die in § 546 Abs. 2 S. 2 HGB-E vorgesehene gemeinschaftliche Berechtigung von Vercharterer und Charterer. Im Verhältnis zwischen ihnen steht fest, dass die Leistung dem Vercharterer zusteht.
- 158 Anders wäre es, wenn in § 546 Abs. 2 HGB-E von dem Erfordernis der Fälligkeit des Vergütungsanspruchs des Vercharterers abgesehen würde (oben Rn 156). Dann wäre die Regelung des S. 2 auf den Zeitraum vor Fälligkeit der Vergütungsforderung anzuwenden. Insoweit würde § 546 Abs. 2 S. 2 HGB-E die Vorschrift des § 1281 BGB modifizieren.
- 159 § 546 Abs. 2 S. 2 Hs. 1 HGB-E geht zunächst von einer Anzeige des Vercharterers an den Schuldner aus. Anzuzeigen ist „das Pfandrecht“. Zwar hat die Anzeige, anders als die Anzeige nach § 1280 BGB, keine (pfand-)rechtsbegründende Wirkung, weil das Pfandrecht des § 546 Abs. 2 S. 1 HGB-E kraft Gesetzes entsteht. Die in § 546 Abs. 2 S. 2 Hs. 1 HGB-E vorgesehene Regelung der Anzeige ist gleichwohl sinnvoll. Nach dem Ansatz der Vorschrift begründet sie die die gemeinschaftliche Berechtigung von Vercharterer und Charterer und entsprechend die Pflicht des Schuldners, an beide gemeinschaftlich zu leisten. Bis zur Anzeige kann der Schuldner daher mit befreiender Wirkung an den Charterer zahlen.
- 160 Der Verein hält die Formulierung in § 546 Abs. 2 S. 2 Hs. 2 HGB-E am Ende, der Schuldner könne ggf. „... die Leistung ...“ für beide hinterlegen, für unglücklich. Es wird keine „Leistung“ hinterlegt, sondern die geschuldete Sache (siehe § 1281 S. 2 Hs. 2 BGB), im vorliegenden Falle also der geschuldete Betrag.
- 161 Mit Eintritt der Pfandreife, also mit Fälligwerden der Vergütungsforderung des Vercharterers, gilt nur noch § 1282 BGB. Der Schuldner kann und muss ausschließlich an den Vercharterer zahlen. Der beschränkte Anwendungsbereich des § 546 Abs. 2 S. 2 HGB-E sollte in der Vorschrift klargestellt werden. Kommt es zwischen dem Charterer und dem Vercharterer zu

Streit über das Bestehen und die Höhe der Vergütungsforderung des Vercharterers, kann der Schuldner den Betrag, den er dem Charterer schuldet, nach § 372 S. 2 BGB hinterlegen.

- 162 Schließlich regt der Verein an, den – auf die Zeit vor Pfandreife angewandten (oben Rn 158) – § 546 Abs. 2 S. 2 Hs. 1 HGB-E um eine Regelung zu ergänzen, die den guten Glauben des Schuldners im Hinblick auf die Richtigkeit der Anzeige des Pfandrechts durch den Vercharterer schützt. Die Anzeige des Vercharterers kann unzutreffend sein, weil tatsächlich kein Anspruch auf Vergütung oder ein solcher nicht in der geltend gemachten Höhe besteht. Leistet in diesem Falle der Schuldner, der an sich zur uneingeschränkten Leistung an den Charterer verpflichtet bleibt, nur an den Vercharterer und den Charterer gemeinschaftlich, erfüllt er seine Pflichten gegenüber dem Charterer nicht. Dies könnte zur Folge haben, dass der Charterer berechtigt ist, die aus dem Unterfracht- bzw. -zeitchartervertrag geschuldeten Leistungen nicht zu erbringen (§§ 273, 274, § 320 BGB, §§ 369 ff. HGB, § 548 HGB-E), den Vertrag mit dem Schuldner zu beenden (§ 323 BGB, § 314 BGB, § 549 HGB-E) und ggf. Schadenersatz statt der Leistung zu verlangen (§ 281 BGB). Im Ergebnis muss der Schuldner auch im Falle der Unrichtigkeit der Anzeige zur gemeinschaftlichen Leistung an den Charterer und den Vercharterer auch im Verhältnis zum Charterer berechtigt bleiben.

### § 547 HGB-E

- 163 Die Vorschrift des § 547 HGB-E verweist im Hinblick auf Pflichtverletzungen einer Partei auf die Bestimmungen des allgemeinen Schuldrechts. Der Begründung (S. 159) ist zu entnehmen, dass die Vorschrift offenbar helfen soll, die Auswirkungen des seit langem bestehenden Streits über die Rechtsnatur der Zeitcharter und die damit verbundene Rechtsunsicherheit zu mindern. Der Verein hält die vorgesehene Regelung des § 547 HGB-E aus verschiedenen Gründen für verfehlt und regt an, sie vollständig zu streichen.
- 164 Zum einen knüpft § 547 HGB-E lediglich an Pflichtverletzungen einerseits und daraus folgende Schadenersatzansprüche andererseits an. Allerdings können im Rahmen einer Zeitcharter auch andere Fragen eine Rolle spielen, die nicht Pflichtverletzungen betreffen, sondern etwa die Begründung und Nichteinhaltung bloßer Obliegenheiten. Andererseits können Pflichtverletzungen nicht nur zu Schadenersatzansprüchen führen, sondern, unabhängig von einem Verschulden, auch Rücktritts- oder Kündigungsrechte begründen. Insofern wäre es geboten, § 547 HGB-E – wenn man ihn überhaupt beibehalten möchte – dahingehend umzuformulieren, dass die Zeitcharter nur den Vorschriften der Abschnitte 1 bis 7 des Buches 2 (§§ 241–432) BGB, also des allgemeinen Leistungsstörungenrechts unterliegt.

165 Zum zweiten hält der Verein es nicht für richtig, im Hinblick auf alle in den §§ 537 ff. HGB-E nicht geregelten Fragen lediglich auf das allgemeine Schuldrecht zu verweisen. Aus Sicht des Vereins enthalten insbesondere die mietrechtlichen Vorschriften sehr geeignete und sachgerechte Regelungen im Hinblick auf die Frage, welche Rechtsfolgen sich ergeben, wenn das Schiff nicht von der vereinbarten Beschaffenheit ist. Das Recht des Mieters zur Minderung der Miete nach § 536 BGB würde weitestgehend von § 545 HGB-E über das off-hire verdrängt. Von Bedeutung bliebe aber die in § 536a Abs. 1 Fall 1 BGB angeordnete Garantshaftung, bezogen auf den Zeitpunkt der Anlieferung des Schiffes (§ 538 Abs. 1 HGB-E). Für die Zeit danach ist in § 536a Abs. 1 Fall 2 BGB eine Verschuldenshaftung vorgesehen, die von der allgemeinen Regelung des § 280 Abs. 1 BGB – die nach § 547 HGB-E zur Anwendung käme – in der Weise abweicht, dass der Mieter auch das Verschulden des Vermieters darzulegen und zu beweisen hat. Gerade diese Regelungen hält der Verein für sachgerecht und auf die Zeitcharter gut anwendbar. Das gleiche gilt für die Einstandspflicht des Vermieters im Falle des Verzuges bei der Beseitigung des Mangels nach § 536a Abs. 1 Fall 3 BGB.

166 Im Übrigen würde durch die Verweisung in § 547 HGB-E auf das allgemeine Leistungsstörungsrecht ein gesetzliches Leitbild vorgegeben, das im Rahmen einer möglichen Inhaltskontrolle von Klauseln des Reisefrachtvertrages von den Gerichten herangezogen und beachtet werden würde.

### **§ 548 HGB-E**

167 Dem Zeitvercharterer steht nach § 548 HGB-E hinsichtlich seiner Leistungen ein Zurückbehaltungsrecht zu, wenn der Zeitcharterer mit der Zahlung der Zeitfracht (bzw. Vergütung – oben Rn 145) in Verzug ist. Zu den „Leistungen“, die Gegenstand des Zurückbehaltungsrechts sein können, gehören nach dem Wortlaut der Vorschrift die „Aufnahme von Ladung“ sowie die Ausstellung von Konnossementen. Die in der Praxis viel wichtigere Leistung der Auslieferung bzw. Herausgabe der beförderten Güter wird in § 548 HGB-E nicht genannt. Der Verein regt an, dies in die Vorschrift mit aufzunehmen.

168 Darüber hinaus entsteht das Zurückbehaltungsrecht des § 548 HGB-E erst bei Verzug des Zeitcharterers mit der Zahlung der Zeitfracht (bzw. Vergütung – oben Rn 145). Im Gegensatz dazu stellen das Zurückbehaltungsrecht des § 273 BGB, die Einrede des nichterfüllten Vertrages des § 320 BGB sowie das kaufmännische Zurückbehaltungsrecht nach §§ 369–372 HGB nicht auf den Verzug, sondern bereits auf die Fälligkeit der Forderung ab. Der Begrün-

dung (S. 159 f.) ist nicht zu entnehmen, aus welchen Gründen das Zurückbehaltungsrecht erst im Falle des Verzuges entstehen soll. Der Verein hält diese Regelung für verfehlt und regt an, auch in § 548 HGB-E auf die Fälligkeit des Anspruches abzustellen. Abgesehen davon führt das Abstellen auf den Verzug des Zeitcharterers mit der Zahlung der Fracht de facto zu einer Vorleistungspflicht des Zeitvercharterers, die mit dem Gedanken des § 545 Abs. 1 HGB-E und der dort geregelten Vorauszahlungspflicht schwerlich zu vereinbaren ist.

### **Sondervorschriften für bestimmte Fälle der Verwendung des Schiffes**

169 Der Verein unterstützt den Ansatz des Entwurfs, gesetzliche Vorschriften für alle Arten von Zeitchartern vorzusehen, unabhängig davon, zu welchem Zweck das Schiff verwendet werden soll. Gleichwohl finden sich in den §§ 537 ff. HGB-E immer wieder Regelungen, die ausschließlich an den (Haupt-)Fall anknüpfen, dass das Schiff für die Beförderung von Gütern verwendet wird. Dies betrifft die § 539 S. 2 HGB-E (Ladungstüchtigkeit des Schiffes), § 542 HGB-E (Verladen und Entladen des Gutes), § 543 HGB-E (Ausstellung von Konnossementen und Seefrachtbriefen) sowie § 548 HGB-E (Zurückbehaltungsrecht des Zeitvercharterers, der ausdrücklich die Aufnahme der Ladung und die Ausstellung von Konnossementen verweigern kann). Es lässt sich aus Sicht des Vereins auch kaum bestreiten, dass im Hinblick auf eine Zeitcharter zum Zwecke der Güterbeförderung durchaus Gedanken des Frachtrechts eine Rolle spielen können. Der Verein regt an, am Ende des zweiten Unterabschnitts einen Paragraphen vorzusehen, in dem Regelungen für den Fall aufgenommen werden, dass das Schiff zum Zwecke der Güterbeförderung verchartert ist. In diese Vorschrift könnten die zuvor genannten Regelungen – inhaltlich unverändert – aufgenommen werden. Darüber hinaus regt der Verein an, dem Zeitvercharterer im Falle der Beförderung von Gütern ein Pfandrecht auch an diesen zu gewähren, wobei die Vorschriften der §§ 495 bis 497 HGB-E zur Anwendung kommen sollten.

170 Die Sammlung der zuvor genannten Vorschriften in einem eigenen Paragraphen dient lediglich der Übersichtlichkeit und soll das Grundkonzept des HGB-E, einheitliche Bestimmungen für alle Arten von Zeitchartern vorzusehen, unterstützen. Die Zusammenfassung der Sondervorschriften in einem Paragraphen soll insbesondere einer Festlegung der Rechtsnatur der Zeitcharter (falls es einer solchen überhaupt noch bedarf – oben Rn 163–166), sei es allgemein, sei es im Falle der Überlassung des Schiffes zum Zwecke der Güterbeförderung, keinesfalls vorgreifen.

171 Es wäre denkbar, in weiteren Paragraphen bestimmte andere Fälle von Zeitchartern anzusprechen, etwa solche, in denen das Schiff zum Zwecke der Beförderung von Passagieren verchartert wird. Da aber einerseits die bisherigen §§ 537 ff. HGB-E keine Bestimmungen hierzu enthalten und andererseits der Unterabschnitt über die Personenbeförderungsverträge (§§ 532–533 HGB-E) bislang noch keine weiteren Regelungen enthält, sieht der Verein davon ab, hierzu Vorschläge zu machen. Denkbar wäre es, das Pfandrecht des § 533 HGB-E auch dem Zeitvercharterer zum Zwecke der Sicherung seines Anspruchs auf Zeitfracht (bzw. Vergütung – oben Rn 145) zur Verfügung zu stellen.

### **XI. Der Schiffszusammenstoß (§§ 552–555 HGB-E)**

172 Der Verein begrüßt die Übernahme der §§ 734 ff. HGB über die Haftung des Reeders im Falle eines Zusammenstoßes von Schiffen in die §§ 452 ff. HGB-E. Der Entwurf fasst die Vorschriften in sehr sachgerechter Weise zusammen.

173 In einer Hinsicht allerdings hat der Verein Bedenken. Sowohl in § 552 HGB-E als auch in den beiden Tatbeständen des § 553 Abs. 1 und 2 HGB-E wird auf ein „Verschulden des Reeders“ abgestellt. Die §§ 552 ff. HGB-E sollen die Bestimmungen des Übereinkommens vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen (Zusammenstoß-Übereinkommen) übernehmen. Hier wird jeweils auf ein Verschulden „des Schiffes“ Bezug genommen. Entsprechend knüpfen heute die §§ 734 ff. HGB an ein Verschulden der Besatzung an. Nach diesem Konzept handelt es sich, neben § 485 S. 1 HGB, um einen weiteren Fall der adjektivischen Haftung: Der Reeder muss für ein Verschulden der Personen der Schiffsbesatzung eintreten, unabhängig davon, ob ihm, dem Reeder, selbst ein schuldhaftes Verhalten vorgeworfen werden kann. Die Hinwendung zu einem Verschulden des Reeders, wie sie in §§ 552 ff. HGB-E vorgesehen ist, weicht von dem früheren Konzept ab. Die Begründung erläutert dazu lediglich, dass der Reeder nach § 480 HGB-E für das Verschulden der Besatzung eintreten müsse.

174 Der Verein regt an, wie bisher auch in den §§ 552 ff. HGB-E, das Verschulden der Besatzung als Ausgangspunkt zu nehmen. Zum einen entspricht dies den Vorgaben des Zusammenstoß-Übereinkommens (oben Rn 173), so dass Deutschland völkerrechtlich verpflichtet ist, eine entsprechende Bestimmung in seinem nationalen Recht vorzusehen. Zum anderen wären die §§ 552 ff. HGB im Falle eines Zusammenstoßes von Schiffen, wenn die Reeder kein persönliches Verschulden trifft, nicht anwendbar. Vielmehr würden, so das Konzept der Begründung, die Reeder nach Maßgabe des § 480 HGB-E haften. Findet aber ausschließlich diese

Vorschrift Anwendung, nicht aber die §§ 552 ff. HGB-E, würden mehrere Reeder für Sachschäden nach §§ 830, 840 BGB als Gesamtschuldner und nicht, wie in § 553 Abs. 1 HGB-E sowie in § 736 Abs. 1 HGB und Art. 4 Abs. 1 und 2 Zusammenstoß-Übereinkommen vorgesehen, lediglich anteilig haften. Dieses Ergebnis stünde mit den Bestimmungen des Übereinkommens im Widerspruch und wäre völkerrechtswidrig.

## **XII. Die Bergung (§§ 556–570 HGB-E)**

175 Die §§ 556 ff. HGB-E übernehmen in sachgerechter Weise die §§ 740–753a HGB vorgesehenen Regelungen über die Bergung.

## **XIII. Die Große Haverei (§§ 571–578 HGB-E)**

176 Der Rechtsstandort Hamburg hat im Hinblick auf die Durchführung von Große-Haverei-Verfahren weltweit eine erhebliche Bedeutung. Inzwischen werden ungefähr 60 % aller Große-Haverei-Fälle von Hamburg aus abgewickelt. Der Grund hierfür ist, dass sich vor allem hier das erforderliche Know-how angesammelt hat, um Große-Haverei-Verfahren mit mehreren tausend Beteiligten in einem überschaubaren Zeitraum – immer noch von mehreren Jahren – abzuwickeln.

177 Der Verein hält den Ansatz des Entwurfs, die völlig veralteten Regelungen der heutigen §§ 700–733 HGB zu vereinfachen und angesichts der ohnehin verbreiteten Anwendung der York-Antwerp Regeln (YAR) auf einige wesentliche Vorschriften zu beschränken, für richtig. Die vorgeschlagenen §§ 571 bis 578 HGB-E kommen dem grundsätzlich in sachgerechter Weise nach.

178 Der Verein regt allerdings an, im Laufe des weiteren Verfahrens darüber nachzudenken, ob nicht anstelle eigenständiger Rechtsvorschriften die Buchstaben-Regeln der YAR in der Fassung von 1994 als gesetzliche Bestimmungen übernommen werden oder ob die Vorschriften der §§ 571–578 HGB-E sich zumindest eng an den Buchstaben-Regeln orientieren sollten. Dem Verein ist dabei bewusst, dass es sich bei den YAR um ein privatrechtliches Regelwerk handelt. Es hat aber, was auch die Begründung anerkennt (S. 164 f.), international sehr weite Verbreitung gefunden. Eine Übernahme der Buchstaben-Regeln der YAR 1994 würde zu einer wünschenswerten „kleinen Rechtsvereinheitlichung“ beitragen. Denn die gesetzlichen Vorschriften über die Große Haverei sind, da es an international vereinheitlichten Bestimmungen fehlt, in den einzelnen Staaten in durchaus in erheblich unterschiedlicher Weise ausgestaltet.

## § 571 HGB-E

179 Die Vorschrift des § 571 HGB-E enthält insbesondere eine Legaldefinition der Großen Haverei. Sie übernimmt die heutige Regelung des § 701 Abs. 1 HGB. Nach wie vor soll darauf abgestellt werden, dass der Schaden oder die Aufopferung „auf Anordnung des Kapitäns“ – heute: „auf dessen Geheiß“ – erfolgen muss. Der Verein regt an, diesen Vorbehalt aus der Legaldefinition der Großen Haverei in § 571 HGB-E zu entfernen. Er findet sich auch nicht in der grundlegenden Regel A YAR 1994. Aufgrund der inzwischen vorhandenen Kommunikationsmöglichkeiten werden Entscheidungen in Notfällen in aller Regel nicht unmittelbar an Bord, sondern im Landbetrieb des Schiffes getroffen. Es wäre aus Sicht dieses Vereins fatal, wenn die Voraussetzungen einer Großen Haverei zwar grundsätzlich vorliegen, es sich aber gleichwohl nicht um eine solche handelt, weil die entsprechende Anordnung nicht vom Kapitän, sondern vom Landbetrieb kam. Diese Überlegung entspricht auch dem Ansatz des HGB-E, die Rechtsposition des Kapitäns neu auszugestalten und seine im heute geltenden Recht sehr umfassend ausgestaltete Rechtsstellung zu beschränken. Die Begründung (S. 161) merkt in diesem Zusammenhang an, dass durch den Vorbehalt der Anordnung der Maßnahme durch den Kapitän klargestellt werden soll, dass eigenmächtige Maßnahmen von sonstigen Besatzungsmitgliedern oder Ladungsbeteiligten keine Grundlage für eine Große Haverei sein können. Der Verein hält dies für selbstverständlich und an sich nicht erwähnungsbedürftig. Ggf. kann der Vorbehalt, dass die Maßnahmen „auf Anordnung des Kapitäns“ getroffen werden müssen, etwa durch die Formulierung „...durch das Schiff...“, „... schiffsseitig ...“, oder „... durch oder für den Reeder ...“ ersetzt werden.

180 In der internationalen Praxis macht die Behandlung von Fällen der Piraterie im Rahmen der Großen Haverei teils grundsätzliche Schwierigkeiten. Das heute geltende deutsche Recht der Großen Haverei ist eine der wenigen Rechtsordnungen, in denen sich ausdrückliche Regelungen über die Piraterie in der Großen Haverei finden. Die Vorschriften des § 706 Nr. 5 und 6 HGB haben in den letzten Jahren in der Praxis eine nicht unerhebliche Bedeutung erlangt. Die Übernahme des Katalogs des § 706 HGB in die neuen Vorschriften des HGB-E ist nicht vorgesehen und aus Sicht des Vereins auch nicht geboten. Der Verein regt allerdings an, den § 571 HGB-E durch einen Absatz 2 zu ergänzen, der sich mit Fällen der Piraterie befasst. Hier sollten die Umschreibungen des § 706 Nr. 5 und 6 HGB in einer sprachlich modernisierten Fassung übernommen werden.



**181** In § 571 HGB-E (ebenso in § 573 Abs. 1, § 574 Abs. 1 S. 1, § 575 S. 2, § 577 Abs. 1 S. 1, § 578 Abs. 1 S. 2 Hs. 1) wird erstmals auch der Treibstoff des Schiffes als selbständiger Vermögenswert genannt, der in Große Haverei beitragspflichtig bzw. vergütungsberechtigt ist. Die Begründung erläutert hierzu, dass es sich bei dem Treibstoff um einen erheblichen, im Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb stehenden wirtschaftlichen Wert handle (S. 165 f.). Der Verein hält dies für richtig und die vorgesehene Neuregelung für sehr sachgerecht. Der Verein erinnert aber auch daran, dass aus gleichem Anlass auch ein anderer, teils nicht unerheblicher Vermögenswert genannt werden sollte, nämlich die Container. Diese sind, jedenfalls bei FCL-Verschiffungen, Teil der Ladung. Gleichwohl aber muss in Großer Haverei zwischen den Containern einerseits und die darin gestauten Güter unterschieden werden. Im Hinblick auf die Güter beitragspflichtig und vergütungsberechtigt sind heute deren Eigentümer und zukünftig diejenigen Personen, die die Sachgefahr tragen (siehe unten Rn 182–183). Die Container sind dagegen nicht auch Gegenstand des zugrunde liegenden Überseekaufs, sodass sich die Frage nach der Gefahrtragung nicht stellt. Beitragspflichtig bzw. vergütungsberechtigt sind im Hinblick auf die Container daher lediglich deren Eigentümer.

### **§ 574 HGB-E**

**182** Die neue Regelung des § 574 Abs. 1 S. 1 HGB-E stellt für die Beitragspflicht im Hinblick auf die Ladung nicht mehr auf das Eigentum an den Gütern, sondern darauf ab, wer die Leistungsgefahr trägt. Der Verein hat diese Neuregelung ausführlich erörtert. Es ist einerseits nicht zu verkennen, dass die Gefahrtragung wahrscheinlich das sachgerechtere Kriterium für die Anknüpfung der Beitragspflicht und der Vergütungsberechtigung ist. Andererseits wird den Parteien eine bislang ungewohnte Recherchespflicht auferlegt. Der Verein sieht in dem Umstellen von Eigentum auf die Gefahrtragung keine praktische Verbesserung. Auch erscheint deren rechtspolitischer Sinn letztlich fragwürdig.

**183** Der Verein hat ebenfalls erörtert, ob vor allem unter Praktikabilitätsgesichtspunkten nicht vielmehr darauf abzustellen ist, die Pflicht zur Beitragszahlung demjenigen aufzuerlegen, der nach dem Große-Haverei-Fall die Ablieferung bzw. Herausgabe der Güter fordert. Dies ist die übliche Praxis bei der Abwicklung eines Große-Haverei-Falles. In der Regel wird es auch derjenige sein, der die Leistungsgefahr trägt, der ein Interesse daran hat, das Gut tatsächlich zu erhalten. Der Verein verkennt aber nicht, dass es sich hier allenfalls um eine formale Rechtsstellung handelt und dass unter rechtlichen Gesichtspunkten im Hinblick auf die Beitragspflicht tatsächlich die Eigentümerstellung bzw. die Stellung als Träger der Leistungsge-

fahr maßgeblich ist. Gleichwohl regt der Verein an, § 574 Abs. 1 HGB-E um eine Vermutungsregel des Inhalts zu ergänzen, dass derjenige, der in rechtmäßiger und legitimer Weise die Herausgabe bzw. Ablieferung der Güter verlangt, auch deren Eigentümer bzw. Träger der Leistungsgefahr ist. Eine alternative Regelung wäre eine solche zum Schutze des guten Glaubens, etwa dass diese Person von den übrigen Große-Haverei-Beteiligten als Eigentümer bzw. Träger der Leistungsgefahr angesehen werden darf. Durch Regelungen dieser Art würde die praktische Abwicklung insbesondere umfangreicher Große-Haverei-Verfahren deutlich erleichtert.

#### **§ 578 Abs. 1 HGB-E**

184 Nach § 578 Abs. 1 S. 1 HGB-E ist der Reeder berechtigt, die Aufmachung der Dispache zu veranlassen. Unter den Voraussetzungen des Satzes 2 ist er hierzu verpflichtet. § 578 Abs. 2 HGB-E ergänzt, dass auch jeder andere Beteiligte die Aufmachung der Dispache beantragen kann. Die Regelung des Abs. 2 könnte offenbar eingespart werden, wenn man das in Abs. 1 S. 1 geregelte Recht, die Aufmachung der Dispache zu veranlassen, neben dem Reeder auch jedem anderen Beteiligten zugesteht.

#### **§ 587 Abs. 3 HGB-E**

185 Nach § 578 Abs. 3 HGB-E soll der Dispacheur für den konkreten Einzelfall vom Gericht ernannt werden. Diese Regelung weicht von der heutigen Bestimmung des § 729 Abs. 1 HGB ab, nach der die Dispache auch ohne eine entsprechende gerichtliche Anordnung durch einen von den Beteiligten, i. d. R. dem Reeder, beauftragten amtlich bestellten Dispacheur aufgemacht wird. Diese Alternative ist im HGB-E nicht mehr vorgesehen. Die Gründe hierfür werden in der Begründung (S. 171 unten) nicht näher erläutert. Es ist nicht erkennbar, dass die heute praktizierte unmittelbare Beauftragung durch einen Große-Haverei-Beteiligten bislang zu Schwierigkeiten geführt hat. Der Verein regt daher an, es bei der heutigen Regelung des § 729 Abs. 1 HGB zu belassen.

### **XIV. Die Schiffsgläubigerrechte (§§ 579–587 HGB-E)**

186 Der Verein begrüßt die aus den §§ 754–764 HGB in die neuen §§ 579 ff. HGB-E übernommenen Bestimmungen über die Schiffsgläubigerrechte.

187 Bedenken hat der Verein lediglich gegen die Einführung eines Schiffsgläubigerrechts für Forderungen des Zeitcharterers auf Rückzahlung vorausbezahlter Zeitfracht (§ 579 Abs. 1

Nr. 6 HGB-E – bzw. Vergütung – oben Rn 145). Der Verein sieht hierfür schon kein praktisches Bedürfnis. Offenbar soll das Schiffsgläubigerrecht als Ausgleich für die gesetzlich vorgesehenen (und in der Praxis übliche) Vorauszahlung der Zeitfracht (bzw. Vergütung – oben Rn 145) und das damit verbundene Risiko des Zeitcharterers dienen (siehe § 545 Abs. 1 HGB-E). Andererseits fällt auf, dass es sich um einen vertraglichen bzw. vertragsähnlichen Anspruch aus ungerechtfertigter Bereicherung handelt. Dieser passt nicht in die Reihe der im Übrigen vorgesehenen Schiffsgläubigerrechte des § 579 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 HGB-E. Hier geht es um Ansprüche mit einer besonderen, namentlich einer sozialen Bedeutung, deren Durchsetzbarkeit gegen das Schiff gesichert werden soll. Eine entsprechende Stellung kommt dem vorgesehenen Schiffsgläubigerrecht wegen Ansprüchen auf Rückzahlung überzahlter Hire nicht zu. Außerdem gilt im Verhältnis zwischen dem Zeitcharterer und dem Zeitvercharterer, dass sich insbesondere der Zeitcharterer seinen Vertragspartner selbst ausgesucht hat, so dass er auch das Risiko der Unzuverlässigkeit bzw. der fehlenden Zahlungsfähigkeit des Zeitvercharterers übernommen hat. Für entscheidend hält der Verein letztlich, dass den §§ 579 ff. HGB-E keine Beschränkung des Schiffsgläubigerrechts dahingehend zu entnehmen ist, dass lediglich die Ansprüche des (ersten) Zeitcharterers gegen den Reeder des Schiffes gesichert werden. So ist es ohne weiteres vorstellbar, dass im Verhältnis zwischen einem zweiten und dritten (oder weiteren) Zeitvercharterern bzw. Zeitcharterern ein Rückzahlungsanspruch besteht, der nach dem bisherigen Konzept des Entwurfs durch ein Schiffsgläubigerrecht gesichert wäre. Das Schiffsgläubigerrecht bestünde auch dann, wenn der Reeder für den fraglichen Zeitraum selbst keine Zeitfracht (bzw. Vergütung – oben Rn 145) erhalten hätte bzw. wenn er seinerseits die überzahlte Zeitfracht an seinen Zeitcharterer zurückgezahlt hat. Dies erscheint dem Verein nicht tragbar.

- 188** Sollte das Schiffsgläubigerrecht für den Anspruch auf Rückzahlung überzahlter Hire beibehalten werden, regt der Verein an, in den § 585, § 586 Abs. 1 sowie § 587 Abs. 1 HGB-E eine Verweisung auch auf die Nr. 6 des § 579 Abs. 1 HGB-E aufzunehmen. In § 585 HGB-E sollte, wie die Begründung ja auch ausführt (S. 172), in einem Satz 3 ausdrücklich klargestellt werden, dass das Schiffsgläubigerrecht nach § 579 Abs. 1 Nr. 6 HGB-E den sonstigen Pfandrechten bzw. Schiffshypotheken im Range nachgeht.

### **XV. Die Verjährung (§§ 588–593 HGB-E)**

**189** Der Verein hält es für richtig, die Verjährung von seehandelsrechtlichen Ansprüchen, wie auch schon bisher im deutschen Seehandelsrecht (§§ 901–905 HGB), in einem eigenen Abschnitt zu regeln, wie im HGB-E (§§ 588–593) vorgesehen.

**190** Der Vollständigkeit halber regt der Verein ein, auch den Anspruch aus § 480 HGB-E, also die grundlegende Deliktsgleichung des Seehandelsrechts, mit in den Katalog der §§ 588, 589 aufzunehmen. Auf diese Weise würden alle seehandelsrechtlichen Ansprüche von dem jetzt vorgesehenen Sechsten Abschnitt über die Verjährung erfasst. Dem Verein ist bewusst, dass hierdurch von der heutigen Rechtslage abgewichen wird, bei der der Anspruch gegen den Reeder aus § 485 Satz 1 HGB nicht der Verjährung nach §§ 901 ff. HGB unterliegt, sondern nach den allgemeinen Vorschriften des BGB (§§ 194 ff. BGB) verjährt. Dabei könnte für den Anspruch aus § 480 HGB-E auf die Frist des § 195 BGB und im Hinblick auf den Beginn der Verjährung auf § 199 BGB Bezug genommen werden. Vor allem aber würde die Verjährung des Anspruchs aus § 480 HGB-E, wie alle sonstigen in § 588, § 589 HGB-E genannten Ansprüchen der besonderen Hemmung nach § 591 HGB-E unterliegen (unten Rn 197–199). Ebenso würde sich auch die Vorschrift des § 593 HGB-E auf einen konkurrierenden Anspruch aus § 480 HGB-E beziehen.

#### **§ 588 HGB-E**

**191** Der Verein hat darüber diskutiert, ob an Stelle der einjährigen Verjährungsfrist des § 588 Nr. 1 HGB-E für Ansprüche aus Güterbeförderungsverträgen eine zweijährige Frist nach dem Vorbild des Art. 20 Abs. 1 Hamburg Regeln bzw. des Art. 62 Abs. 1 Rotterdam Regeln vorgesehen werden sollte. Letztlich spricht sich der Verein aber dafür aus, es bei den bisherigen Grundsätzen und der einjährigen Frist zu belassen.

**192** Der Beginn der Verjährung der Ansprüche aus einem Güterbeförderungsvertrag (§ 588 Nr. 1 HGB-E) ist in § 590 Abs. 1 Nr. 1 S. 1 und 2 HGB-E nach dem Vorbild des § 439 Abs. 2 S. 1 und 2 HGB geregelt. Der Verein hält es für richtig, die Verjährung hier entsprechend den Grundsätzen des allgemeinen Frachtrechts auszugestalten.

#### **§ 590 Abs. 1 Nr. 1 S. 3 HGB-E**

**193** Der Entwurf übernimmt in § 590 Abs. 1 Nr. 1 S. 3 HGB-E auch die Regelung des § 439 Abs. 2 S. 3 HGB im Hinblick auf Rückgriffsansprüche. Abweichend von dem bisherigen

§ 612 Abs. 2 HGB, in der eine Ablaufhemmung vorgesehen ist, wird durch § 439 Abs. 2 Satz 3 HGB, § 590 Abs. 1 Nr. 1 Satz 3 HGB-E der Beginn der Verjährung für Rückgriffsansprüche verschoben. Dies allerdings nur unter der Voraussetzung, dass der Rückgriffsgläubiger dem Rückgriffsschuldner von dem Schaden fristgemäß unterrichtet hat. Diese Regelung ist sachgerechter als die des § 612 Abs. 2 HGB, bei der der Rückgriffsschuldner möglicherweise erst nach vielen Jahren mit einem dann noch unverjährten Rückgriffsanspruch konfrontiert werden kann, von dem er bis dahin keine Kenntnis hatte.

### **§ 590 Abs. 1 Nr. 2 HGB-E**

- 194 Der Verein hat in mehrfacher Hinsicht Bedenken gegen die vorgesehene Regelung des § 590 Abs. 1 Nr. 2 HGB-E. Zum einen ist das „Ende des Vertrages“, an den die Vorschrift im Hinblick auf den Beginn der Verjährung anknüpft, keine geläufige schuldrechtliche Kategorie. Ausdrücklich soll ja nicht auf die Ablieferung abgestellt werden, die normalerweise das Ende des Frachtvertrages markiert. So könnte man etwa im Falle einer Free-out-Verschiffung argumentieren, dass die Güter bereits im Schiff abgeliefert wurden, der Vertrag aber erst beendet ist, nachdem die Güter vollständig gelöscht sind. Es besteht kein Anlass, diese Unsicherheit in den Reisefrachtvertrag hineinzutragen, zumal der Verfrachter in gleicher Weise wie ein Stückgut-Verfrachter Beförderung und Ablieferung des Gutes schuldet. Damit könnte ebenfalls auf die Ablieferung der Güter als maßgeblichen Zeitpunkt für den Beginn der Verjährung abstellen.
- 195 Darüber hinaus hält der Verein es für richtig, die bislang nur für Rückgriffsansprüche unter einem Stückgutfrachtvertrag bzw. einem Konnossement vorgesehene Sonderregelung des hinausgeschobenen Beginns der Verjährung in § 590 Abs. 1 Nr. 1 S. 3 HGB-E auch auf Rückgriffsansprüche unter Reisefrachtverträgen anzuwenden. Die Rechte und Pflichten der Parteien und deren Interessenlage unter einem Reisefrachtvertrag und der im Rahmen eines Stückgutfrachtvertrages entsprechen einander durchaus.
- 196 Der Verein regt daher an, die Regelung des § 590 Abs. 1 Nr. 2 HGB-E komplett zu streichen und den Reisefrachtvertrag mit in die jetzige Nr. 1 aufzunehmen und im Hinblick auf die Verjährung in gleicher Weise wie den Stückgutfrachtvertrag und das Konnossement zu behandeln.

### § 591 S. 1 und 3 HGB-E

197 Die Vorschrift des § 591 S. 1 und 3 HGB-E übernimmt den besonderen Tatbestand der Hemmung des § 439 Abs. 3 HGB: Ersatzansprüche können durch eine schriftliche Erklärung des Gläubigers gehemmt werden. Die Hemmung endet mit der schriftlichen Ablehnung des Anspruchs seitens des Schuldners. Der Verein begrüßt die Übernahme dieses Tatbestandes in die seehandelsrechtlichen Vorschriften über die Verjährung. Dies gilt auch insoweit, als der Anwendungsbereich des § 591 S. 1 und 3 HGB-E deutlich über den des § 439 Abs. 3 HGB hinaus geht, weil sich § 591 HGB-E schlechthin auf alle in den § 588 ff. HGB-E angesprochenen Rechtsverhältnisse bezieht. Zu diesen sollte, wie oben Rn 190 angesprochen, auch der Tatbestand des § 480 HGB-E gehören.

198 Darüber hinaus spricht sich der Verein für eine Klarstellung aus, dass § 591 HGB-E den Tatbestand der Hemmung der Verjährung durch Verhandlungen nach 203 BGB vollständig verdrängt. Die Vorschrift hat in mehrfacher Hinsicht zu Rechtsunsicherheiten geführt, etwa im Hinblick auf die Frage, was unter einem „Verhandeln“ zu verstehen ist und wie das „Einschlafen“ von Verhandlungen zu beurteilen ist. Dies macht es namentlich für den in Anspruch genommenen Beförderer schwer zu erkennen, ob ein Anspruch bereits verjährt ist oder nicht. Hierdurch wird eine nicht unerhebliche Rechtsunsicherheit geschaffen. Dabei verkennt der Verein den Zweck des § 203 BGB nicht, der auf den Gedanken des Verbots widersprüchlichen Verhaltens abstellt. Wenn Parteien über einen Anspruch verhandeln, soll sich nicht eine Partei überraschend auf Verjährung berufen können. Der Verein weist aber auch darauf hin, dass ein solches Verhalten in vielen Rechtsordnungen, insbesondere des angelsächsischen Rechtskreises, zulässig ist. Zudem steht es dem Anspruchsteller frei, rechtzeitig eine Fristverlängerung mit dem (ja verhandlungsbereiten) Schuldner zu treffen. § 203 BGB ist eine Vorschrift, die in erster Linie unter Privatpersonen und im Verhältnis zu Verbrauchern zur Anwendung kommen sollte. Kaufleute, die in dem besonderen Gebiet der Schifffahrt tätig sind, bedürfen eines solchen Schutzes zudem normalerweise nicht. Härtefälle könnten ggf. über § 242 BGB gelöst werden. Der Verein regt an, eine entsprechende Regelung auch im allgemeinen Frachtrecht vorzusehen.

### § 591 S. 2 HGB-E

199 Das Erfordernis der schriftlichen Erhebung des Anspruches bzw. seiner schriftlichen Ablehnung im Sinne des § 439 Abs. 3 HGB ist von der Rechtsprechung so verstanden worden, dass die jeweiligen Erklärungen der Form des § 126 BGB genügen, also insbesondere eine

eigenhändige Unterschrift aufweisen müssen. Erforderlich ist also eine Geltendmachung bzw. Ablehnung per Brief. Dies ist in der Praxis zum Teil auf Unverständnis gestoßen. § 591 S. 2 HGB-E will diesen Bedenken Rechnung tragen. Der Satz 1 der Vorschrift wird ergänzt um eine Regelung, dass zur Wahrung der Schriftform die „telekommunikative Übermittlung der Erklärung“ genügt. Aus der Begründung ergibt sich (Seite 176), dass weiterhin eine eigenhändige Unterschrift erforderlich ist, dass aber das Dokument (einschließlich des Abbilds der Unterschrift) auch elektronisch, insbesondere per Telefax oder E-Mail, übermittelt werden kann. Der Verein hält die hierdurch vorgesehene Einführung einer weiteren Form für bedenklich. Er begrüßt den Ansatz des HGB-E, nicht an der Schriftform des § 126 BGB festzuhalten. Nach Auffassung des Vereins entspricht es aber allein den Bedürfnissen der Praxis, eine wirksame Erhebung der Ersatzansprüche und ihre Ablehnung auch in Textform (§ 126b BGB) zuzulassen.

### **§ 592 HGB-E**

**200** Die Verjährung von Ansprüchen aus einem Stückgutfrachtvertrag oder einem Konnossement kann nach § 592 HGB-E nur durch eine im Einzelnen ausgehandelte Vereinbarung erleichtert oder erschwert werden. Diese AGB-Festigkeit erstreckt sich auf schlechthin alle Ansprüche aus den genannten Rechtsverhältnissen. § 592 HGB-E übernimmt die Regelung des § 439 Abs. 4 HGB. Im Ergebnis sind bei Stückgutfrachtverträgen daher die §§ 510–522 HGB-E über die Haftung des Verfrachters für Ladungsschäden und die Überschreitung der Lieferfrist (§ 523 HGB-E) sowie die Vorschriften über die Verjährung AGB-fest (§ 592 HGB-E). Abweichend davon sind im allgemeinen Frachtrecht auch weitere Bestimmungen AGB-fest ausgestaltet (siehe § 449 Abs. 1 S. 1 HGB sowie oben Rn 106). Die Anordnung der AGB-Festigkeit im Hinblick auf die Verjährung für schlechthin alle Ansprüche aus Stückgutfrachtverträgen und Konnossementen erscheint dem Verein zu weitgehend. Der Verein regt an, parallel zu § 523 HGB-E lediglich die Verjährung von Ansprüchen wegen Ladungsschäden und verspäteter Ablieferung AGB-fest auszugestalten und § 592 HGB-E entsprechend zu beschränken.

### **§ 593 HGB-E**

**201** Üblicherweise ist im nationalen wie im internationalen Frachtrecht vorgesehen, dass die für Ladungsschäden bzw. die Überschreitung der Lieferfrist vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -beschränkungen auch auf parallele außervertragliche Ansprüche erstreckt

werden; siehe § 434 Abs. 1, § 607a HGB, Art. 28 Abs. 1 CMR, Art. 41 § 1 CIM 1999, Art. 24 WarschauAbk, Art. 29 MontrealÜ, Art. 22 CMNI, Art. 7 Abs. 1 Hamburg Regeln. Auch in § 517 Abs. 1 HGB-E ist eine entsprechende Regelung vorgesehen. Sie bezieht sich allerdings nur auf die „... in diesem Unterabschnitt ...“, mithin den §§ 481–533 HGB-E, für den Stückgutfrachtvertrag, das Konnossement und den Reisefrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -beschränkungen, nicht also auf die Verjährung, die im Sechsten Abschnitt (§§ 588–593 HGB-E) geregelt ist.

202 Der Verein hält die Regelung des § 593 HGB-E, der sich schlechthin auf alle vertraglichen Schadenersatzansprüche erstreckt, auf die sich §§ 588 ff. HGB-E beziehen, für zu weitgehend. Ob eine für vertragliche Ansprüche geltende Haftungsbefreiung und -beschränkung auch für parallele außervertragliche Ansprüche gilt, mag im Einzelfall von der Rechtsprechung durch eine entsprechende Auslegung der vertraglichen Vereinbarungen bzw. der gesetzlichen Vorschriften entschieden werden. Als generelle Regelung taugt dies aus Sicht des Vereins nicht. Sehr wohl aber sollte der Ansatz des § 517 Abs. 1 HGB-E auch auf die Regelung über die Verjährung erstreckt werden. Dies könnte etwa durch eine entsprechende Ergänzung des § 517 Abs. 1 HGB-E um einen Verweis auf die Vorschriften über die Verjährung erfolgen. In diesem Falle könnte § 593 HGB-E komplett gestrichen werden.

#### **XVI. Die allgemeine Haftungsbeschränkung (§§ 594–600 HGB-E)**

203 Der Verein begrüßt die Übernahme der jetzigen §§ 486–487e HGB mit geringfügigen redaktionellen Änderungen in die §§ 594–600 HGB-E.

204 In § 594 Abs. 1 S. 2 HGB-E ist eine neue Regelung vorgesehen, die sich auf Ansprüche wegen Bunkerölverschmutzungsschäden nach dem BunkerölÜ bezieht. In der Vorschrift wird ausdrücklich klargestellt, dass auch solche Ansprüche der Haftungsbeschränkung unterliegen. Der Verein hält eine solche Regelung für geboten. Es kann zweifelhaft sein, ob tatsächlich alle durch das BunkerölÜ begründeten Ansprüche von Art. 2 HBÜ 1996 erfasst werden und daher der Haftungsbeschränkung unterliegen. Soweit dies der Fall ist, hat § 594 Abs. 1 S. 2 HGB-E eine lediglich deklaratorische Bedeutung. Konstitutive Funktion hat die Vorschrift allerdings, wenn einzelne Ansprüche wegen Bunkerölverschmutzungsschäden tatsächlich nicht unter Art. 2 HBÜ 1996 fallen. In diesem Falle würde kraft autonomen deutschen Rechts angeordnet, dass diese Ansprüche gleichwohl der Beschränkung unterliegen. Hierin liegt kein Verstoß gegen Art. 6 BunkerölÜ, wo lediglich auf ein „... anwendbares nationales oder internationales Regelwerk ...“ verwiesen wird.



## **XVII. Prozessuale Vorschriften (§§ 601–602 HGB-E, § 917 Abs. 1 S. 2 ZPO-E)**

### **§ 601 HGB-E**

- 205** Der Verein begrüßt die Einführung einer gesetzlichen Zustellungsvollmacht des Kapitäns. Im Hinblick auf den Arrest ist diese Zustellungsvollmacht beschränkt auf die Zustellung des Arresttitels, also des Arrestbeschlusses oder -urteils. Der Verein empfiehlt, dies allgemeiner zu fassen und auf alle Zustellungen im Rahmen eines Arrestverfahrens in das Schiff zu erweitern. Häufig geht es nicht lediglich um die bloße Zustellung des Arresttitels. Im weiteren Verlauf des Arrestverfahrens kann insbesondere die Pfändung des Schiffes nach § 931 Abs. 3 S. 1 Hs. 1 ZPO erfolgen, die ebenfalls zugestellt werden muss. Das gleiche gilt für eine mögliche Anordnung der Verwertung des Schiffes nach § 930 Abs. 3 ZPO sowie im Falle von Änderungen des Arresttitels, etwa einer Erhöhung der Lösungssumme (§ 923 ZPO).
- 206** Andererseits spricht sich der Verein gegen eine darüber hinausgehende Erweiterung der Zustellungsvollmacht des Kapitäns aus. Insbesondere erscheint es nicht angezeigt, auch eine Zustellungsvollmacht des Kapitäns im Hinblick auf das Hauptsacheverfahren vorzusehen.
- 207** Eine Pfändung des Schiffes im Wege des Arrestes kann nur im Hinblick auf Ansprüche gegen den Reeder (§ 476 HGB-E) erfolgen. Stehen dem Gläubiger lediglich Ansprüche gegen den Ausrüster (§ 477 HGB-E) zu, kann er im Rahmen eines Arrestverfahrens nicht auf das Schiff zugreifen. Die Frage nach einer Zustellungsvollmacht des Kapitäns für den Ausrüster stellt sich daher im Rahmen eines Arrestverfahrens von vornherein nicht. Insofern ist die Formulierung in der Begründung (S. 177 unten) möglicherweise missverständlich.

### **§ 602 HGB-E**

- 208** Der Verein hält es mit dem Entwurf für richtig, an Stelle der heutigen §§ 738 – 738b HGB wieder ausschließlich auf das Internationale Übereinkommen vom 10. Mai 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen (Zuständigkeits-Übereinkommen) abzustellen. Allerdings spricht sich der Verein gegen den Vorbehalt aus, dass sich Personen, die einem Nicht-Vertragsstaat angehören, nur auf das Übereinkommen berufen können, wenn die Gegenseitigkeit verbirgt ist. Dieser Vorbehalt, der sich auch bereits in § 738 Abs. 2 HGB fand, ist nicht mehr zeitgemäß.
- 209** Darüber hinaus hält der Verein den auch-wenn-Vorbehalt am Ende des § 602 S. 1 HGB-E für überflüssig. Es ist kein deutsches öffentliches Interesse daran erkennbar, dass die Regelungen des Zuständigkeits-Übereinkommens über ihren eigentlichen Geltungsbereich hinaus

zur Anwendung gelangen sollen. Im Übrigen würde eine solche Regelung unnötig kompliziert. Man müsste unterscheiden, ob das Übereinkommen von sich aus zur Anwendung gelangt oder über die konstitutive Verweisung in § 602 S. 1 HGB-E. In letzterem Falle würden vorrangig die europäischen Regelungen über die Zuständigkeit von Gerichten, namentlich die EuGVV, zur Anwendung gelangen, was dem Wortlaut des § 602 S. 1 HGB-E nicht zu entnehmen wäre. Der Verein regt daher an, den auch-wenn-Vorbehalt aus § 602 S. 1 HGB-E zu streichen.

- 210 Übrig bleiben würde lediglich eine Verweisung auf das Zuständigkeits-Übereinkommen im Hinblick auf Klagen wegen eines Anspruchs aus einem Zusammenstoß von Schiffen. Auch eine solche Regelung wäre letztlich überflüssig, weil das Zuständigkeits-Übereinkommen als international vereinheitlichtes Recht ohnehin vorrangig und auch mit Vorrang gegenüber der EuGVV (siehe Art. 71) zur Anwendung gelangt. Im Ergebnis spricht sich der Verein daher dafür aus, die Regelung des § 602 HGB-E vollständig zu streichen und es bei einem Hinweis in der Gesetzesbegründung zu belassen, dass mit der Aufhebung der §§ 738 – 738b HGB eine ausschließliche und unmittelbare Geltung des Zuständigkeits-Übereinkommen innerhalb seines eigenen Anwendungsbereichs – aber nicht darüber hinaus – gewollt ist.

### **Gerichtsstände**

- 211 Der Verein regt an, in den Achten Abschnitt mit Verfahrensvorschriften eine Gerichtsstandsregelung von der Art des § 440 Abs. 1 und 2 HGB aufzunehmen. In dessen Abs. 1 wird ein internationaler sowie ein örtlicher Gerichtsstand am Ort der Übernahme und am Ort der Ablieferung des Gutes begründet. § 440 Abs. 2 HGB betrifft den Gerichtsstand des jeweils anderen (vertraglichen oder ausführenden) Frachtführers. Die Figur des ausführenden Verfrachters ist auch in § 520 HGB-E vorgesehen, so dass eine entsprechende seerechtliche Regelung naheliegt. Wie bei § 440 HGB würden die EuGVV sowie die entsprechenden weiteren Bestimmungen des europäischen Rechts, die teils nur die internationale, nicht auch die örtliche Zuständigkeit regeln, vorgehen.

### **§ 917 Abs. 1 S. 2 ZPO/HGB-E**

- 212 Der HGB-E sieht eine Ergänzung des § 917 Abs. 1 ZPO um einen Satz 2 vor, in dem für den Fall der Arrestierung eines Schiffes ein Arrestgrund nicht mehr erforderlich ist. Dies ist eine weit reichende und mutige Änderung, die vom Verein nachdrücklich begrüßt wird. Der

Verein spricht sich auch gegen eine Einschränkung des jetzt vorgesehenen Anwendungsbereichs aus.

- 213 Insbesondere sollte die Regelung nicht in den Achten Abschnitt des neuen Fünften Buches mit Verfahrensvorschriften übernommen werden. Dies hätte zur Folge, dass sich der § 917 Abs. 1 S. 2 ZPO/HGB-E lediglich noch auf Seeschiffe bezieht. Der Verein spricht sich dafür aus, es bei der allgemeinen Geltung und damit bei der Anwendbarkeit der Vorschrift insbesondere auch auf Binnenschiffe zu belassen.
- 214 Darüber hinaus hält der Verein es nicht für wünschenswert, die Regelung des § 917 Abs. 1 S. 2 ZPO/HGB-E in sachlicher Hinsicht im Hinblick auf den geltend gemachten Anspruch zu beschränken. Insbesondere sollte davon abgesehen werden, den Wegfall des Arrestgrundes daran anzuknüpfen, dass der Arrestanspruch eine Seeforderung im Sinne des Art. 1 Abs. 1 des Internationalen Übereinkommens vom 10. Mai 1952 über den Arrest in Seeschiffe (Arrest-Übereinkommen) ist. Dabei geht der Verein davon aus, dass in der Praxis ohnehin ausschließlich solche Ansprüche gegen den Reeder geltend gemacht werden.
- 215 Der Verein hält weiter die Erwägung für richtig, dass im Falle des Erlasses eines Arresttitels ohne Prüfung des Arrestgrundes in dem Titel selbst deutlich gemacht werden muss, dass aus ihm ausschließlich die Pfändung eines Schiffes des Arrestschuldners betrieben werden kann. Ein solcher beschränkt nutzbarer Titel muss bereits äußerlich erkennbar von „normalen“ Arresttiteln zu unterscheiden sein. Eine entsprechende Regelung könnte etwa in § 922 ZPO vorgesehen werden.

### **Die Eintragung einer Arresthypothek**

- 216 Der Verein spricht sich dafür aus, als weitere Möglichkeit der Vollziehung eines Arrestes gegen einen Schiffseigentümer eine Arresthypothek vorzusehen. Verfügt der Gläubiger über einen Vollstreckungstitel gegen den Schiffseigentümer, kann er nach § 870a ZPO als Vollstreckungsmaßnahme eine Schiffshypothek eintragen lassen, sofern das Schiff in einem deutschen Schiffsregister eingetragen ist. Parallel dazu sollte die Eintragung einer Arresthypothek auf Grundlage eines Arresttitels vorgesehen werden. Dies ist bislang nicht möglich. Vielmehr erfordert § 931 ZPO in jedem Falle, dass zunächst eine Pfändung des Schiffes erfolgt (was dessen Anwesenheit in einem deutschen Hafen voraussetzt). Dieses Pfändungspfandrecht kann dann in das Schiffsregister eingetragen werden. Im Ergebnis sperrt § 931 ZPO die Heranziehung des § 870a ZPO über § 928 ZPO. Die Eintragung der Arresthypothek sollte auch

als Belegung eines Schiffes mit Arrest im Sinne des vorgesehenen neuen § 917 Abs. 1 S. 2 ZPO angesehen werden, so dass es auch in diesen Fällen der Glaubhaftmachung eines Arrestgrundes nicht bedarf.

- 217 Die Alternative der Vollziehung des Arrestes durch Eintragung einer Arresthypothek weist eine Reihe von Besonderheiten auf, die im Vergleich mit der bislang vorgesehenen Pfändung des Schiffes (§ 931 ZPO) für den Gläubiger und den Reeder von Vorteil, aber auch von Nachteil sein können. Für den Gläubiger wirkt sich insbesondere negativ aus, weil sich der Reeder nach den Umständen durch die Eintragung einer Arresthypothek möglicherweise nicht veranlasst sieht, eine anderweitige Sicherheit, namentlich in Form der üblichen P&I Garantie zu stellen. Erst eine solche sichert den Gläubiger umfassend, weil die Entstehung anderweitiger Rechte am Schiff zu einem späteren Zeitpunkt die Garantie unberührt lässt. Die Arresthypothek wirkt sich insbesondere erst dann für den Reeder belastend aus, wenn das Schiff übereignet oder wenn eine Schiffshypothek bestellt werden soll.
- 218 Ist der Anspruch des Gläubigers bereits durch ein Schiffsgläubigerrecht gesichert, kann ihm die Arresthypothek zunächst keine bessere Sicherheit verschaffen. Allerdings erlischt das Schiffsgläubigerrecht ein Jahr nach Entstehung der Forderung (§ 583 Abs. 1 HGB-E, § 759 Abs. 1 HGB). Dies kann nur verhindert werden, wenn wegen des Schiffsgläubigerrechts das Schiff beschlagnahmt und versteigert wird (§ 583 Abs. 2 HGB-E, § 759 Abs. 2 HGB). Hier kann die Eintragung einer Arresthypothek der für den Gläubiger kostengünstigere und für den Reeder weniger einschneidende Weg sein (unten Rn 219–220). Die Arresthypothek unterliegt keinen zeitlichen Beschränkungen und überlebt das Schiffsgläubigerrecht. Daher sollte die Eintragung einer Arresthypothek trotz bestehen eines Schiffsgläubigerrechts möglich sein.
- 219 Ein weiterer Gesichtspunkt ist, dass die Arrestvollziehung durch Eintragung einer Arresthypothek lediglich gegen Schiffe verwendet werden kann, die in ein deutsches Schiffsregister eingetragen sind. Allerdings kennen auch andere, namentlich die skandinavischen Staaten eine entsprechende Sicherungsmöglichkeit. Weiter setzt eine Pfändung des Schiffes nach § 931 ZPO voraus, dass sich das Schiff in einem deutschen Hafen befindet. Dies ist im Hinblick auf die Eintragung einer Arresthypothek nicht erforderlich, was dem Gläubiger zugute kommt. Ein erheblicher Vorteil für den Schiffseigentümer besteht darin, dass durch die Vollziehung im Wege der Eintragung einer Arresthypothek der Schiffsbetrieb nicht durch die Pfändung des Schiffes vor Ort gestört wird. Er kann das Schiff ungehindert weiter einsetzen,

um laufende Verträge zu erfüllen. Außerdem hat er die Gelegenheit, den Arresttitel mit Rechtsmitteln anzufechten, ohne dass der Betrieb des Schiffes beeinträchtigt ist.

220 Für den Gläubiger bietet die Möglichkeit einer Vollziehung des Arrestes durch Eintragung einer Arresthypothek den wichtigen Vorteil, dass das Risiko entfällt, dass der Gläubiger für die Kosten der Aufbewahrung des Schiffes einzustehen hat. Hierzu kann es kommen, wenn der Schiffseigentümer keine Sicherheit stellen will oder kann oder wenn sich dies verzögert. Dieses Kostenrisiko, das einen erheblichen Umfang annehmen kann, ist neben dem Erfordernis eines besonderen Arrestgrundes heute das wesentliche Hindernis im Hinblick auf die Durchführung von Arrestverfahren in Deutschland. Ebenso werden die Folgen einer Haftung des Gläubigers aus § 945 ZPO gemindert, weil die dem Schiffseigentümer im Falle eines unrechtmäßigen Arrestes, der durch Eintragung einer Arresthypothek vollzogen wird, entstehenden Schäden in der Regel geringer sein werden als im Falle der Vollziehung durch Pfändung.

221 Neben der Möglichkeit der Eintragung einer Arresthypothek sollte die bislang in § 931 ZPO vorgesehenen Pfändung des Schiffes weiterhin möglich bleiben. Dann aber müssten Regelungen dazu getroffen werden, wie sich diese beiden Alternativen der Vollziehung von Arresttiteln in Schiffe zueinander verhalten. Gelingt dem Gläubiger die Pfändung des Schiffes, wird es häufig dazu kommen, dass der Schiffseigentümer über seinen P&I-Club dem Gläubiger eine Sicherheit stellt, damit das Schiff wieder in Fahrt gesetzt werden kann. Alternativ kann der Gläubiger die Eintragung des Pfändungspfandrechts nach § 931 ZPO in das Schiffsregister beantragen. In diesen Fällen sollte eine erneute Vollziehung des Arresttitels durch Eintragung einer Arresthypothek nicht mehr möglich sein. Anders sollte es sich allerdings im umgekehrten Falle verhalten. Hat der Gläubiger eine Arresthypothek eintragen lassen und sieht der Schiffseigentümer davon ab, dem Gläubiger eine Sicherheit zu stellen, so sollte die Pfändung des Schiffes nach § 931 ZPO in einen deutschen Hafen weiterhin möglich sein. Dies übt einen erhöhten Druck auf den Schiffseigentümer aus, der sich dadurch eher veranlasst sehen wird, eine Sicherheit zu stellen (oben Rn 217).

222 Die Eintragung einer Arresthypothek sowie die spätere Pfändung des Schiffes nach § 931 ZPO können auf Grundlage desselben Arresttitels erfolgen. Gelingt dem Gläubiger die Pfändung des Schiffes, müsste vorgesehen werden, dass die Sicherheit, die der Schiffseigentümer zum Zwecke der Aufhebung der Pfändung stellt, Zug um Zug gegen einen in der erforderlichen Form erklärten Verzicht auf die Arresthypothek gestellt wird.

- 223** Schließlich regt der Verein an, als weiteres zuständiges Arrestgericht das Amtsgericht vorzusehen, bei dem das Schiffsregister, in das das Schiff eingetragen ist, geführt wird.

Hamburg, den 1. Februar 2010