



ARNECKE
SIBETH
DABELSTEIN

ASD | MARITIME
INDUSTRY



DER SEEFRACHTBRIEF – EINE BETRACHTUNG UNTER DEM GESICHTSPUNKT DES KONNOSSEMENTSRECHTS

Dr. Ulf Marr – Vortragsveranstaltung des Deutschen
Vereins für Internationales Seerecht am 22. Februar
2023

AGENDA

- § 526 HGB: (Un-)Anwendbarkeit der konnossementsrechtlichen Regelungen
- Die Inkorporation von Charterverträgen in den Seefrachtbrief

§ 526 HGB: (UN-)AN
WENDBARKEIT DER
KONNOSSEMENTS-
RECHTLICHEN
REGELUNGEN



KONNOSSEMENT UND SEEFRACHTBRIEF

- Zwei verbreitete Ladungsdokumente
 - Seefrachtbrief („*Sea Waybill*“, „*SWB*“ oder „*Express Bill of Lading*“)
 - Konnossement („*Bill of Lading*“ oder „*B/L*“)

- Anwendung des Seefrachtbriefs
 - Keine Absicherung des Kaufpreises
 - Keine Handelbarkeit der Ware während der Beförderung

- Überwiegender Anwendungsfall: Transport von Containern im Linienverkehr

- Zentrale Norm: § 526 HGB anknüpfend an die Vorschriften über das Konnossement

§ 526 ABS. 1 HGB: INHALT DES SEEFRACHTBRIEFS

- § 526 Abs. 1 HGB verweist auf § 515 HGB

- § 515 HGB ist nicht zwingend, sondern benennt eine Reihe von Angaben, die im Seefrachtbrief enthalten sein „*sollen*“
 - Ort und Tag der Ausstellung
 - Namen und Anschriften von Befrachter, Verfrachter und Empfänger
 - Name des Schiffes
 - Abladehafen und Bestimmungsort
 - Befördertes Gut, Fracht und weitere Kosten

- *Paschke/Ramming*: Angabe erforderlich, dass es „*eine Person für eine andere Person (...) übernimmt, Gut über See von einem Lade- zu einem Bestimmungshafen zu befördern*“
 - Anderenfalls kann Beweiswirkung nicht erfüllt werden

§ 526 ABS. 2 HGB: BEWEISWIRKUNG

- § 526 Abs. 2 HGB:
„Der Seefrachtbrief dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für Abschluss und Inhalt des Stückgutfrachtvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Verfrachter. § 517 ist entsprechend anzuwenden.“

- § 517 Abs. 1 HGB:
 - Vermutung bezieht sich auf den Zustand nach § 515 Abs. 1 Nr. 7 und 8 HGB
 - Bei Beschreibung unter Bezug auf geschlossenes Lademittel: Vermutung erfordert Überprüfung und Eintragung im Seefrachtbrief
 - Bei fehlenden Angaben: Vermutung, dass Gut in äußerlich erkennbar guter Verfassung und Beschaffenheit

- § 517 Abs. 2 HGB: Keine Vermutung bei im Seefrachtbrief eingetragenen Vorbehalt

GRUNDSATZ: DER SEEFRACHTBRIEF HAT KEINE SPERRWIRKUNG

- Sperrwirkung des Wertpapiers Konnossement
 - § 519 HGB: Die im Konnossement verbrieften Ansprüche können nur vom Konnessementsberechtigten geltend gemacht werden
 - § 520 HGB: Die Verfügung über das Gut ist nur dem legitimierten Besitzer des Konnossements gestattet
 - § 520 HGB: Erteilung von Weisungen nur nach Vorlage des Konnossements

- Der Seefrachtbrief ist kein Wertpapier
 - Keine Verbriefung von Ansprüchen
 - Keine Vorlagepflicht bei Ablieferung
 - Grundsätzlich nur Instruktions- und Beweisfunktion

AUSNAHMEN?

- § 491 Abs. 3 HGB enthält eine Öffnungsklausel
 - Der Seefrachtbrief kann mit einer Klausel versehen werden, die Weisungserteilung von der Vorlage des Seefrachtbriefs abhängig macht
 - Der Seefrachtbrief wird damit nach Auffassung der Literatur zum „Sperrpapier“

- Dies ist die einzige Ausnahme von der Grundregel, dass der Seefrachtbrief keine Sperrwirkung entfaltet

- Ein „Seefrachtbrief“, der die Ablieferung des Gutes an die Vorlage des Seefrachtbriefs anknüpft
 - Ist kein Seefrachtbrief, sondern Rektakonnossement (Konnossement zugunsten eines benannten Empfängers)...
 - ...sofern nicht der Vorlage-Vorbehalt in dem Seefrachtbrief durch Vermerke wie „*express delivery*“ oder „*numbers of original bills of lading: zero*“ wieder ausgeschlossen wird

§ 526 ABS. 3 HGB: FORM

- Eigene Regelung zur Form in § 526 Abs. 3 HGB
 - Entspricht inhaltlich der konnossementsrechtlichen Regelung in § 516 Abs. 1 HGB

- Keine besondere Form, aber eigenhändige Unterschrift erforderlich
 - Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel genügt

DAS (SCHEINBARE) PROBLEM

- § 518 HGB bestimmt, dass aus dem Konnossement anstelle des Verfrachters der Reeder berechtigt und verpflichtet ist, wenn ein Konnossement den Verfrachter nicht erkennen lässt oder eine Person als Verfrachter benennt, die nicht Verfrachter ist,
- § 518 HGB ist auf den Seefrachtbrief nicht anwendbar
- Nach § 526 Abs. 3 BGB erfordert der Seefrachtbrief zu seiner Wirksamkeit die Unterschrift des Verfrachters
- Lässt ein Seefrachtbrief den Verfrachter nicht erkennen, ist er gem. § 526 Abs. 3 HGB unwirksam

DIE FOLGEN

- Anders als nach § 513 HGB für das Konnossement besteht kein Anspruch des Abladers auf Ausstellung eines Seefrachtbriefs

- Allerdings läuft die Beweisfunktion des Seefrachtbriefs in diesem Fall leer
 - Abschluss und Inhalt des Frachtvertrags bleiben unklar, wenn wie so häufig keine Vertragsurkunde existiert
 - Übernahme des Gutes muss anders bewiesen werden

- Dies gilt jedoch auch für das Konnossement: Die Vermutung aus § 518 HGB gilt nur für Ansprüche aus dem Konnossement, nicht für Ansprüche aus dem Frachtvertrag



DIE INKORPORATION
VON CHARTERVER-
TRÄGEN IN DEN
SEEFRACHTBRIEF

DAS PROBLEM

- § 522 Abs. 1 S. 2 HGB bestimmt, dass *„(e)ine Vereinbarung, auf die im Konnossement lediglich verwiesen wird, (...) nicht Inhalt des Konnossements (ist).“*
- § 522 Abs. 1 S. 2 HGB ist auf den Seefrachtbrief nicht anwendbar
- Dies führt bei den üblichen Konnossements- und Seefrachtbriefmustern zu Widersprüchen. Sowohl CONGENBILL 2016 als auch GENWAYBILL 2016 bestimmen beispielsweise:
„All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause are herewith incorporated (...).“
- Im Falle des Konnossements ist dieser Verweis unwirksam. Was gilt für den Seefrachtbrief?

HINTERGRUND DER REGELUNG IN § 522 ABS. 1 S. 2 HGB

- BGH bis 1959:
 - Pauschale Einbeziehung wirksam, soweit Bedingungen „*nicht aus dem üblichen Rahmen*“ herausfallen und „*vernünftiger Weise auf das Rechtsverhältnis angewendet werden können*“
 - Verweis auf (ganz) alte Fassung des § 651 Abs. 2 HGB, der Einbeziehung ausdrücklich zuließ und nach Auffassung des BGH durch den Gesetzgeber wegen Entbehrlichkeit gestrichen wurde

- Gesetzgeber bei Seerechtsreform 2013
 - BGH hat uns 1959 falsch verstanden
 - Verweis impraktikabel, da sich jeder Konnossementsinhaber den Chartervertrag besorgen müsste
 - Kein Bruch mit § 796 BGB: Schuldverschreibungsinhaber muss sich Einwendungen aus Verträgen nicht entgegenhalten lassen, wenn in der Schuldverschreibung hierauf nicht ausdrücklich Bezug genommen wird

REICHWEITE DER REGELUNG IN § 522 ABS. 2 S. 2 HGB

- *Paschke/Ramming*: „Drastische Abkehr von der weltweit geläufigen, bislang unbeanstandeten Praxis“
- § 522 Abs. 1 S. 2 HGB ist kein generelles Verbot von Verweisen auf außerhalb des Konnossements liegende Bedingungswerke
- *Herber/Paschke*: Verweis auf jede einzelne Klausel erforderlich (wobei nach *Herber* und *Saive* zusätzlich die wichtigen Elemente der jeweiligen Regelung im Seefrachtbrief wiederzugeben sind)
- *Rabe*: Inhaltsangabe nicht praktikabel
- Für Schiedsklauseln gilt der Standard nach § 1031 Abs. 4 ZPO a.F., so dass Kurzbezeichnungen genügen

MAßSTAB DER EINBEZIEHUNG IN DEN SEEFRACHTBRIEF

- Kein pauschales Einbeziehungsverbot

- Übliche Muster (z.B. BIMCO GENWAYBILL) stellen Allgemeine Geschäftsbeziehungen dar

- Prüfungsmaßstab
 - Kontrolle allgemeiner Geschäftsbedingungen gem. § 305 ff. BGB
 - Schiedsvereinbarung durch Verweis gem. § 1031 Abs. 3 ZPO

EINBEZIEHUNG VON AGB IN DEN SEEFRACHTBRIEF

- Keine wirksame Einbeziehung des Chartervertrags bei bereits geschlossenem Frachtvertrag und nachträglichem Verweis auf Chartervertrag (als AGB) bei Übergabe des Seefrachtbriefs
 - § 305 Abs. 1 S. 2 BGB: Stellen der AGB bei Vertragsschluss erforderlich
 - Widerspruchslose Entgegennahme des Seefrachtbriefs erlaubt keine stillschweigende Vereinbarung

- Einbeziehung des Chartervertrags bei Abschluss des Frachtvertrags durch Ausstellung des Seefrachtbriefs
 - Grundsätzlich möglich, aber praktisch wohl wenig bedeutsam
 - Wirksame Einbeziehung setzt weiter voraus, dass der aus dem Seefrachtbrief Berechtigte gem. § 305 Abs. 2 BGB „*in zumutbarer Weise*“ Kenntnis von dem Chartervertrag (als AGB) erlangen konnte

EINBEZIEHUNG EINER SCHIEDSKLAUSEL IN DEN SEEFRACHTBRIEF

- Zusätzlicher Prüfungsmaßstab ist § 1031 Abs. 3 i.V.m. 1 ZPO:
 - „(1) Die Schiedsvereinbarung muss entweder in einem von den Parteien unterzeichneten Dokument oder in zwischen ihnen gewechselten Schreiben, Fernkopien, Telegrammen oder anderen Formen der Nachrichtenübermittlung, die einen Nachweis der Vereinbarung sicherstellen, enthalten sein.
 - (2) (...)
 - (3) Nimmt ein den Formerfordernissen des Absatzes 1 oder 2 entsprechender Vertrag auf ein Dokument Bezug, das eine Schiedsklausel enthält, so begründet dies eine Schiedsvereinbarung, wenn die Bezugnahme dergestalt ist, dass sie diese Klausel zu einem Bestandteil des Vertrages macht.
 - (4) (...)“
- Dies setzt aber die wirksame Einbeziehung des Chartervertrags nach §§ 305 ff. BGB voraus

SINNHAFTIGKEIT DER UNTERSCHIEDLICHEN AUSGESTALTUNG

- § 522 Abs. 2 S. 2 HGB hat im Wesentlichen einen historischen Hintergrund

- In der Praxis erfolgt durch ein nachträglich ausgestelltes Konnossement oder einen nachträglich ausgestellten Seefrachtbrief keine Inkorporation der Bedingungen des Chartervertrags
 - Ein Unterschied ergibt sich lediglich bei Abschluss des Frachtvertrags durch Ausstellung des Seefrachtbriefs. Dies dürfte in der Praxis aber nur selten vorkommen
 - Ob – wie in der Literatur behauptet – die Nicht-Anwendung von § 522 Abs. 2 S. 2 HGB die Attraktivität des Seefrachtbriefs steigert, sei daher dahingestellt

- Einbeziehung der Schiedsklausel
 - Gem. § 522 Abs. S. 2 HGB genügt ausdrücklicher Verweis durch Kurzfassung
 - Verweis in Seefrachtbrief entfaltet nur Wirkung, wenn Chartervertrag gem. § 305 BGB einbezogen
 - Erhebliche Vereinfachung der Einbeziehung durch § 522 Abs. 2 S. 2 HGB



FAZIT

- Trotz der konnessementsrechtlichen Verweise ist der Seefrachtbrief kein Wertpapier
 - Sperrwirkung besteht nur bei entsprechender vertraglicher Ausgestaltung und nur in sehr begrenztem Umfang
 - § 518 HGB findet auf den Seefrachtbrief keine Anwendung, da Ansprüche aus dem Seefrachtbrief nicht bestehen und die Vermutung aus § 518 HGB sich nicht auf die frachtvertraglichen Ansprüche erstreckt

- Die Inkorporation eines Chartervertrags in einen Seefrachtbrief ist grundsätzlich möglich
 - Angesichts der Hürden der §§ 305 ff. BGB und des Erfordernisses der Einbeziehung bei Vertragsschluss ist sie in der Praxis aber nahezu ausgeschlossen
 - Die Aufnahme eines Verweises auf § 522 Abs. 2 S. 2 HGB in § 526 HGB würde an der faktisch bestehenden Rechtslage nichts ändern, aber einer einheitlichen Ausgestaltung Rechnung tragen
 - Zudem würde dies zu einer einheitlichen Ausgestaltung in Bezug auf die Einbeziehung von Schiedsklauseln führen



ARNECKE
SIBETH
DABELSTEIN

FRANKFURT

Hamburger Allee 4
60486 Frankfurt am Main
Germany
T +49 69979885-0
F +49 69 979885-85

MUNICH

Oberanger 34–36
80331 Munich
Germany
T +49 89 38808-0
F +49 89 38808-101

HAMBURG

Große Elbstraße 36
22767 Hamburg
Germany
T +49 40 317797-0
F +49 40 317797-77

BERLIN

Kurfürstendamm 54/55
10707 Berlin
Germany
T +49 30 8145913-00
F +49 30 8145913-99

LEER

Am alten Handelshafen 3A
26789 Leer
Germany
T +49 491 96071-0
F +49 491 96071-20

DRESDEN

Am Brauhaus 1
01099 Dresden
Germany
T +49 351 86659-0
F +49 351 86659-59