

**Abschlussbericht**  
**der**  
**Sachverständigengruppe**  
**zur Reform des Seehandelsrechts**

## Inhaltsverzeichnis

<b>A. Allgemeines</b> .....	<b>7</b>
I. Geltende Rechtslage.....	7
II. Einsetzung und Auftrag der Sachverständigengruppe .....	8
III. Grundentscheidungen der Sachverständigengruppe .....	9
<b>B. Textvorschläge</b> .....	<b>12</b>
Fünftes Buch. Seehandel.....	12
Erster Abschnitt. Personen der Schifffahrt.....	12
§ 476 Reeder.....	12
§ 477 Ausrüster .....	12
§ 478 Schiffsbesatzung .....	12
§ 479 Kapitän .....	12
§ 480 Verantwortlichkeit des Reeders für Schiffsbesatzung und Lotsen.....	13
Zweiter Abschnitt. Beförderungsverträge .....	13
Erster Unterabschnitt. Güterbeförderungsverträge .....	13
Erster Titel. Stückgutfrachtvertrag.....	13
Erster Untertitel. Allgemeine Vorschriften.....	13
§ 481 Seefrachtvertrag.....	13
§ 482 Allgemeine Angaben über das Gut .....	14
§ 483 Gefahrgut.....	14
§ 484 Verpackung. Kennzeichnung .....	14
§ 485 Abladen. Verladen. Umladen. Löschen.....	15
§ 486 Begleitpapiere.....	15
§ 487 Haftung des Befrachters und Dritter.....	15
§ 488 Kündigung durch den Befrachter.....	16
§ 489 Rechte des Verfrachters bei säumiger Abladung.....	17
§ 490 Nachträgliche Weisungen .....	18
§ 491 Beförderungs- und Ablieferungshindernisse .....	19
§ 492 Zahlung. Frachtberechnung .....	20
§ 493 Rechte des Empfängers. Zahlungspflicht .....	20
§ 494 Lieferfrist.....	21
§ 495 Pfandrecht .....	21
§ 496 Nachfolgender Verfrachter .....	22
§ 497 Rang mehrerer Pfandrechte.....	22
Zweiter Untertitel. Dokumente .....	23
§ 498 Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements.....	23
§ 499 Bord- und Übernahmekonnossement .....	23
§ 500 Form des Konnossements .....	23
§ 501 Inhalt des Konnossements.....	24
§ 502 Mangelhafte Verfrachterangabe.....	25
§ 503 Beweiskraft des Konnossements .....	25
§ 504 Einwendungen.....	26
§ 505 Unrichtigkeit des Konnossements.....	26
§ 506 Traditionswirkung .....	26
§ 507 Legitimation. Weisungen bei Ausstellung eines Konnossements.....	27
§ 508 Ablieferung gegen Rückgabe des Konnossements .....	27
§ 509 Seefrachtbrief .....	28
Dritter Untertitel. Haftung für Güter- und Verspätungsschäden .....	28
§ 510 Haftungsgrund.....	28
§ 511 Besondere Haftungsausschlussgründe .....	29
§ 512 Haftung für andere .....	29
§ 513 Wertersatz .....	30
§ 514 Schadensfeststellungskosten.....	30
§ 515 Haftungshöchstbetrag .....	30
§ 516 Rechnungseinheit.....	31
§ 517 Außervertragliche Ansprüche.....	31

§ 518 Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen .....	32
§ 519 Haftung der Leute und der Schiffsbesatzung.....	32
§ 520 Ausführender Verfrachter .....	32
§ 521 Schadensanzeige .....	33
§ 522 Verlustvermutung .....	34
§ 523 Abweichende Vereinbarungen .....	34
Zweiter Titel. Reisefrachtvertrag .....	35
§ 524 Reisefrachtvertrag .....	35
§ 525 Ladehafen. Ladeplatz.....	35
§ 526 Anzeige der Ladebereitschaft.....	35
§ 527 Ladezeit .....	35
§ 528 Verladen .....	36
§ 529 Teilbeförderung .....	36
§ 530 Kündigung durch den Verfrachter .....	37
§ 531 Löschen .....	37
Zweiter Unterabschnitt. Personenbeförderungsverträge .....	37
§ 532 Haftung für Personen- oder Gepäckschäden.....	37
§ 533 Pfandrecht des Beförderers .....	38
Dritter Abschnitt. Schiffsüberlassungsverträge.....	38
Erster Unterabschnitt. Schiffsmiete .....	38
§ 534 Schiffsmietvertrag.....	38
§ 535 Übergabe und Rückgabe des Schiffes.....	38
§ 536 Sicherung der Rechte des Vermieters .....	38
Zweiter Unterabschnitt. Zeitcharter .....	39
§ 537 Zeitchartervertrag .....	39
§ 538 Bereitstellung des Schiffes .....	39
§ 539 Erhaltung des vertragsgemäßen Zustands des Schiffes .....	39
§ 540 Verwendung des Schiffes.....	39
§ 541 Unterrichtungspflichten.....	40
§ 542 Verladen und Löschen .....	40
§ 543 Dokumente .....	40
§ 544 Verteilung der Kosten.....	40
§ 545 Zeitfracht.....	40
§ 546 Pfandrecht .....	41
§ 547 Schadensersatz.....	41
§ 548 Zurückbehaltungsrecht.....	41
§ 549 Kündigung .....	41
§ 550 Rückgabe des Schiffes.....	42
§ 551 Veräußerung des Schiffes.....	42
Vierter Abschnitt. Schiffsnotlagen.....	43
Erster Unterabschnitt. Schiffszusammenstoß .....	43
§ 552 Haftungsgrundsatz .....	43
§ 553 Beiderseitiges Verschulden.....	43
§ 554 Fernschädigung.....	43
§ 555 Beteiligung eines Binnenschiffs.....	43
Zweiter Unterabschnitt. Bergung.....	44
§ 556 Pflichten des Bergers und sonstiger Personen .....	44
§ 557 Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden.....	44
§ 558 Bergelohnanspruch .....	45
§ 559 Höhe des Bergelohns.....	45
§ 560 Sondervergütung .....	46
§ 561 Ausschluss des Vergütungsanspruchs .....	47
§ 562 Fehlverhalten des Bergers .....	47
§ 563 Ausgleichsanspruch der Schiffsbesatzung .....	48
§ 564 Mehrheit von Bergern.....	48
§ 565 Rettung von Menschen .....	48
§ 566 Abschluss und Inhaltskontrolle eines Bergungsvertrags .....	49
§ 567 Pfandrecht. Zurückbehaltungsrecht .....	49
§ 568 Rangfolge der Pfandrechte .....	50
§ 569 Sicherheitsleistung .....	51
§ 570 Einstweilige Verfügung .....	51
Dritter Unterabschnitt. Große Haverei.....	52

§ 571	Begriff .....	52
§ 572	Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten .....	52
§ 573	Bemessung der Vergütung.....	52
§ 574	Pflicht zur Beitragszahlung.....	53
§ 575	Bemessung des Beitrags .....	53
§ 576	Schiffsgläubigerrecht.....	53
§ 577	Pfandrecht. Nichtauslieferung .....	54
§ 578	Aufmachung der Dispache .....	54
Fünfter Abschnitt. Schiffsgläubiger .....		55
§ 579	Gesicherte Forderungen .....	55
§ 580	Schiffsgläubigerrecht.....	56
§ 581	Gegenstand des Schiffsgläubigerrechts .....	56
§ 582	Erlöschen der Forderung.....	56
§ 583	Zeitablauf.....	56
§ 584	Befriedigung des Schiffsgläubigers.....	57
§ 585	Vorrang des Schiffsgläubigerrechts vor anderen Pfandrechten .....	57
§ 586	Allgemeine Rangordnung der Schiffsgläubigerrechte.....	57
§ 587	Rangordnung der Schiffsgläubigerrechte unter derselben Nummer.....	58
Sechster Abschnitt. Verjährung .....		58
§ 588	Einjährige Verjährungsfrist .....	58
§ 589	Zweijährige Verjährungsfrist.....	59
§ 590	Beginn der Verjährungsfristen.....	59
§ 591	Hemmung der Verjährung.....	60
§ 592	Vereinbarung über eine Erleichterung oder Erschwerung der Verjährung .....	60
§ 593	Konkurrierende Ansprüche.....	60
Siebenter Abschnitt. Allgemeine Haftungsbeschränkung.....		61
§ 594	Übereinkommen über die Haftungsbeschränkung.....	61
§ 595	Haftungsbeschränkung für Ansprüche aus Wrackbeseitigung .....	62
§ 596	Haftungsbeschränkung für kleine Schiffe.....	62
§ 597	Haftungsbeschränkung für Schäden an Häfen und Wasserstraßen.....	63
§ 598	Beschränkung der Haftung des Lotsen.....	63
§ 599	Wegfall der Haftungsbeschränkung .....	64
§ 600	Verfahren der Haftungsbeschränkung .....	64
Achter Abschnitt. Verfahrensvorschriften .....		65
§ 601	Zustellungen an den Kapitän.....	65
§ 602	Klagen wegen Schiffszusammenstoß .....	65
Sonstige Änderungsvorschläge .....		66
§ 917 ZPO	Arrestgrund bei dinglichem Arrest .....	66
<b>C. Wesentlicher Inhalt des Vorschlags der Sachverständigengruppe .....</b>		<b>67</b>
I. Gliederung und Systematik des Gesetzentwurfs .....		67
II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs.....		69
1. Grundzüge der Regelungen über die Personen der Schifffahrt .....		69
2. Grundzüge der Regelungen über den Stückgutfrachtvertrag.....		70
a) Allgemeine Vorschriften .....		71
b) Dokumente .....		72
c) Haftung für Güter- und Verspätungsschäden.....		75
3. Grundzüge der Regelungen über den Reisefrachtvertrag .....		78
4. Grundzüge der Regelungen über Schiffsüberlassungsverträge .....		79
a) Schiffsmiete (Bareboat-Charter) .....		79
b) Zeitcharter .....		80
5. Grundzüge der Regelungen über Schiffsnotlagen .....		82
6. Grundzüge der Regelungen über Schiffsgläubigerrechte .....		84
7. Grundzüge der Regelungen über die Verjährung.....		84
8. Grundzüge der Regelungen über die allgemeine Haftungsbeschränkung.....		85
9. Grundzüge der Verfahrensvorschriften.....		86
<b>D. Begründung der Einzelvorschriften.....</b>		<b>87</b>
Zum Fünften Buch (Seehandel).....		87
Zum Ersten Abschnitt (Personen der Schifffahrt).....		87
Zu § 476 (Reeder) .....		88
Zu § 477 (Ausrüster).....		88

Zu § 478 (Schiffsbesatzung) .....	89
Zu § 479 (Kapitän).....	89
Zu § 480 (Verantwortlichkeit des Reeders für Schiffsbesatzung und Lotsen) .....	91
Zum Zweiten Abschnitt (Beförderungsverträge).....	92
Zum Ersten Unterabschnitt (Güterbeförderungsverträge).....	93
Zum Ersten Titel (Stückgutfrachtvertrag) .....	93
Zum Ersten Untertitel (Allgemeine Vorschriften) .....	93
Zu § 481 (Seefrachtvertrag) .....	93
Zu § 482 (Allgemeine Angaben über das Gut).....	94
Zu § 483 (Gefahrgut) .....	95
Zu § 484 (Verpackung, Kennzeichnung).....	96
Zu § 485 (Abladen, Verladen, Umladen, Löschen) .....	96
Zu § 486 (Begleitpapiere).....	98
Zu § 487 (Haftung des Befrachters und Dritter) .....	99
Zu § 488 (Kündigung durch den Befrachter).....	101
Zu § 489 (Rechte des Verfrachters bei säumiger Abladung) .....	102
Zu § 490 (Nachträgliche Weisungen).....	104
Zu § 491 (Beförderungs- und Ablieferungshindernisse) .....	106
Zu § 492 (Zahlung, Frachtberechnung).....	108
Zu § 493 (Rechte des Empfängers, Zahlungspflicht).....	110
Zu § 494 (Lieferfrist) .....	112
Zu den §§ 495 bis 497 (Pfandrecht).....	112
Zum Zweiten Untertitel (Dokumente).....	112
Zu § 498 (Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements) .....	113
Zu § 499 (Bord- und Übernahmekonnossement).....	114
Zu § 500 (Form des Konnossements).....	115
Zu § 501 (Inhalt des Konnossements) .....	116
Zu § 502 (Mangelhafte Verfrachterangabe) .....	118
Zu § 503 (Beweiskraft des Konnossements).....	119
Zu § 504 (Einwendungen) .....	120
Zu § 505 (Unrichtigkeit des Konnossements) .....	122
Zu § 506 (Traditionswirkung).....	123
Zu § 507 (Legitimation, Weisungen bei Ausstellung eines Konnossements) .....	123
Zu § 508 (Ablieferung gegen Rückgabe des Konnossements) .....	124
Zu § 509 (Seefrachtbrief).....	125
Zum Dritten Untertitel (Haftung für Güter- und Verspätungsschäden) .....	126
Zu § 510 (Haftungsgrund) .....	127
Zu § 511 (Besondere Haftungsausschlussgründe).....	128
Zu § 512 (Haftung für andere).....	129
Zu § 513 (Wertersatz).....	130
Zu § 514 (Schadensfeststellungskosten) .....	131
Zu § 515 (Haftungshöchstbetrag).....	132
Zu § 516 (Rechnungseinheit) .....	133
Zu § 517 (Außervertragliche Ansprüche) .....	134
Zu § 518 (Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen).....	135
Zu § 519 (Haftung der Leute und der Schiffsbesatzung) .....	136
Zu § 520 (Ausführender Verfrachter) .....	136
Zu § 521 (Schadensanzeige) .....	139
Zu § 522 (Verlustvermutung).....	140
Zu § 523 (Abweichende Vereinbarungen).....	141
Zum Zweiten Titel, Reisefrachtvertrag .....	142
Zu § 524 (Reisefrachtvertrag) .....	143
Zu § 525 (Ladehafen, Ladeplatz) .....	144
Zu § 526 (Anzeige der Ladebereitschaft) .....	145
Zu § 527 (Ladezeit) .....	146
Zu § 528 (Verladen).....	148
Zu § 529 (Teilbeförderung).....	149
Zu § 530 (Kündigung durch den Verfrachter).....	150
Zu § 531 (Löschen) .....	151
Zum Zweiten Unterabschnitt (Personenbeförderungsverträge).....	151
Zu § 532 (Haftung für Personen- oder Gepäckschäden) .....	151
Zu § 533 (Pfandrecht des Beförderers).....	151

Zum Dritten Abschnitt (Schiffsüberlassungsverträge) .....	152
Zum Ersten Unterabschnitt (Schiffsmiete).....	152
Zu § 534 (Schiffsmietvertrag) .....	152
Zu § 535 (Übergabe und Rückgabe des Schiffes) .....	152
Zu § 536 (Sicherung der Rechte des Vermieters).....	153
Zum Zweiten Unterabschnitt (Zeitcharter).....	153
Zu § 537 (Zeitchartervertrag) .....	153
Zu § 538 (Bereitstellung des Schiffes) .....	154
Zu § 539 (Erhaltung des vertragsgemäßen Zustands des Schiffes).....	155
Zu § 540 (Verwendung des Schiffes) .....	155
Zu § 541 (Unterrichtungspflichten) .....	156
Zu § 542 (Verladen und Löschen).....	156
Zu § 543 (Dokumente).....	157
Zu § 544 (Verteilung der Kosten) .....	157
Zu § 545 (Zeitfracht) .....	158
Zu § 546 (Pfandrecht).....	158
Zu § 547 (Schadensersatz) .....	159
Zu § 548 (Zurückbehaltungsrecht) .....	159
Zu § 549 (Kündigung).....	160
Zu § 550 (Rückgabe des Schiffes) .....	160
Zu § 551 (Veräußerung des Schiffes) .....	161
Zum Vierten Abschnitt (Schiffsnotlagen) .....	162
Zum Ersten Unterabschnitt (Schiffszusammenstoß).....	162
Zu § 552 (Haftungsgrundsatz).....	162
Zu § 553 (Beiderseitiges Verschulden) .....	163
Zu § 554 (Fernschädigung) .....	164
Zu § 555 (Beteiligung eines Binnenschiffs).....	164
Zum Zweiten Unterabschnitt (Bergung) .....	164
Zum Dritten Unterabschnitt (Große Haverei) .....	164
Zu § 571 (Begriff).....	165
Zu § 572 (Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten).....	166
Zu § 573 (Bemessung der Vergütung) .....	167
Zu § 574 (Pflicht zur Beitragszahlung) .....	168
Zu § 575 (Bemessung des Beitrags).....	169
Zu § 576 (Schiffsgläubigerrecht) .....	169
Zu § 577 (Pfandrecht. Nichtauslieferung).....	170
Zu § 578 (Aufmachung der Dispache) .....	171
Zum Fünften Abschnitt (Schiffsgläubiger).....	172
Zum Sechsten Abschnitt (Verjährung).....	172
Zu § 588 (Einjährige Verjährungsfrist).....	173
Zu § 589 (Zweijährige Verjährungsfrist) .....	174
Zu § 590 (Beginn der Verjährungsfristen) .....	174
Zu § 591 (Hemmung der Verjährung) .....	176
Zu § 592 (Vereinbarung über eine Erleichterung oder Erschwerung der Verjährung)	
.....	176
Zu § 593 (Konkurrierende Ansprüche) .....	177
Zum Siebenten Abschnitt (Allgemeine Haftungsbeschränkung) .....	177
Zum Achten Abschnitt (Verfahrensvorschriften).....	177
Zu § 601 (Zustellungen an den Kapitän) .....	177
Zu § 602 (Klagen wegen Schiffszusammenstoß) .....	178
Zu den sonstigen Änderungsvorschlägen.....	179
Zu § 917 ZPO (Arrestgrund bei dinglichem Arrest).....	179

## **A. Allgemeines**

### **I. Geltende Rechtslage**

Das geltende, im Fünften Buch des Handelsgesetzbuchs kodifizierte Seehandelsrecht stammt zu einem großen Teil aus dem Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch (ADHGB) von 1861, also aus einer Zeit, in der die Seeschifffahrt noch mit Segelschiffen betrieben wurde. Bei Übernahme der Vorschriften des ADHGB in das HGB wurde auf eine grundlegende Reform der seehandelsrechtlichen Vorschriften und auf eine Anpassung an das gleichzeitig erlassene BGB verzichtet, weil die Zeit für eine Neugestaltung für nicht ausreichend erachtet wurde. Deshalb wurde das deutsche Seehandelsrecht bereits bei Inkrafttreten des Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 mit Recht als überaltert kritisiert.

Diese Kritik ist bis heute gerechtfertigt und durch die technische und wirtschaftliche Entwicklung des letzten Jahrhunderts erheblich verstärkt worden. Das Seehandelsrecht des HGB wurde zwar seit Inkrafttreten des Handelsgesetzbuchs mehrfach geändert, doch dienten die Änderungen im Wesentlichen nur der innerstaatlichen Umsetzung einzelner internationaler seerechtlicher Übereinkommen. Eine grundlegende Reform und systematische Neuordnung des im HGB verankerten deutschen Seehandelsrechts mit dem Ziel, dieses stärker mit dem BGB in Einklang zu bringen und den Gegebenheiten des modernen Seeverkehrs anzupassen, unterblieb. Änderungsvorschläge etwa des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, der sich bereits in den Jahren 1978 bis 1984 auf Anregung des Bundesministeriums der Justiz mit der Frage befasst hatte, ob und in welchem Umfang das deutsche Seehandelsrecht anlässlich der damals erwogenen Ratifizierung des Übereinkommens der Vereinten Nationen von 1978 über die Beförderung von Gütern auf See (Hamburg-Regeln) modernisiert werden sollte, blieben unberücksichtigt.

Die unzureichende Systematik und inhaltliche Überalterung der Vorschriften des Fünften Buches des HGB haben dazu geführt, dass Praxis und Gerichte das geltende deutsche Seehandelsrecht nur mit Mühe und mit erheblichen Unsicherheiten aus dem Gesetz entnehmen können und Lösungen für die vielen neu auftretenden Probleme weitgehend ohne gesetzliche Grundlage entwickeln müssen. Dies trägt auch dazu bei, dass das deutsche Recht zum Nachteil der deutschen Wirtschaft häufig durch die Wahl einer ausländischen Rechtsordnung, durch Gerichtsstandsvereinbarungen oder durch materiell-rechtliche Detailvereinbarungen abgedungen wird. Darüber hinaus finden die deutschen Rechtsvorstellungen infolge des Fehlens einer modernen, verständlichen Kodifikation beim Abschluss internationaler Verträge, bei der Ausarbeitung internationaler Rechtsregeln und bei Reformarbeiten in

anderen Staaten weniger Beachtung, als wünschenswert und der Sache nach gerechtfertigt wäre.

## **II. Einsetzung und Auftrag der Sachverständigengruppe**

Um den dargestellten Rechtszustand zu beenden und das allgemein als veraltet und rückständig angesehene deutsche Seehandelsrecht zu modernisieren, setzte die Bundesministerin der Justiz, Brigitte Zypries, am 5. Juli 2004 eine aus neun Wissenschaftlern und Praktikern aus Anwaltschaft, Justiz und Verbänden bestehende Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts ein. Der Sachverständigengruppe gehörten die folgenden neun Mitglieder an: Rechtsanwalt Prof. Dr. Rolf Herber (Vorsitzender), Richter am Oberlandesgericht a. D. Dr. Fritz Frantziach sowie die Rechtsanwälte Ralf Dreesmann, Dr. Henning C. Ehlers, Winfried J. G. Holzwarth, Dr. Hans-Heinrich Nöll, Dr. Oliver Peltzer, LL.M., Dr. Dieter Rabe und Kurt-Jürgen Schimmelpfeng.

Die Sachverständigengruppe erhielt den Auftrag, Vorschläge zu erarbeiten, die es dem Gesetzgeber erlauben, das Seehandelsrecht zeitgemäß und den Erfordernissen der heutigen Schifffahrt und des modernen Handels gemäß neu zu regeln. Insbesondere sollte die Sachverständigengruppe untersuchen, welche Regelungen sich als unzureichend, unpraktikabel oder überflüssig erwiesen haben und welche neuen Bestimmungen zur Regelung der modernen Verhältnisse erforderlich sind. Dabei sollten auch der Internationalität des Seehandels Rechnung getragen und die in Verhandlungen zu internationalen Übereinkommen gemachten Erfahrungen sowie die Ergebnisse ähnlicher Modernisierungsbestrebungen in anderen Schifffahrtsländern herangezogen werden. Bedacht genommen werden sollte schließlich darauf, ob ungerechtfertigte Unterschiede zwischen dem Seehandelsrecht und dem für andere Verkehrsträger geltenden Transportrecht sowie Systemwidersprüche zum allgemeinen Zivilrecht bestehen.

Die Sachverständigengruppe hielt nach ihrer konstituierenden Sitzung am 5. Juli 2004 bis zur Fertigstellung des Berichts insgesamt 19 Sitzungen ab. Die Mitglieder der Sachverständigengruppe übten ihre Tätigkeit als unabhängige Sachverständige aus. Die Aufgaben des Sekretariats der Sachverständigengruppe übernahm das Bundesministerium der Justiz. Die Arbeiten wurden im Sommer 2009 abgeschlossen.



### III. Grundentscheidungen der Sachverständigengruppe

Die Sachverständigengruppe gelangte – vielfach einstimmig, zumindest aber mehrheitlich – zu folgenden Ergebnissen:

- Das neue Seehandelsrecht soll weiterhin zusammenhängend im Fünften Buch des Handelsgesetzbuchs geregelt werden. Dabei sollen jedoch die Bestimmungen systematisch klarer als im geltenden Recht gegliedert werden.
- Das geltende Recht soll insgesamt gestrafft und den modernen Verhältnissen der Schifffahrt angepasst werden. Aus diesem Grunde soll das Rechtsinstitut der Partenreederei abgeschafft werden. Gleiches gilt für das Verklarungsverfahren. Die Vorschriften über die Stellung des Kapitäns sollen weitgehend aufgehoben werden; damit soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass sich die ursprünglich unternehmerähnliche Stellung des Kapitäns im Laufe der Zeit in eine arbeitnehmerähnliche Stellung gewandelt hat. Deutlich verschlankt werden sollen auch die Regelungen über die Große Haverei. Diese sollen enger an die York-Antwerp-Regeln angepasst werden; die Regelungen über die Besondere Haverei, die Uneigentliche Haverei sowie die Kleine Haverei sollen entfallen.
- Internationale Übereinkommen sollen – wie bisher – abhängig von ihrem Regelungsgehalt entweder in das Handelsgesetzbuch eingearbeitet oder unmittelbar angewendet werden. Regelungen, die auf Grund internationaler Übereinkommen in das deutsche Recht aufgenommen wurden, jedoch nicht mehr als zeitgemäß angesehen werden, sollen jedoch nicht mehr beibehalten werden.
- Das Seefrachtrecht soll sich weitgehend an den Vorschriften des im Vierten Buch des Handelsgesetzbuchs verankerten allgemeinen Frachtrechts orientieren. Dort, wo die vorgeschlagenen Regelungen vom allgemeinen Frachtrecht abweichen, um insbesondere Wertungswidersprüche mit dem Bürgerlichen Gesetzbuch zu vermeiden, schlägt die Sachverständigengruppe vor, die Regelungen im Vierten Buch zu überarbeiten. Abweichend vom allgemeinen Frachtrecht soll die Haftung für Güter- und Verspätungsschäden ausgestaltet werden. Vorbild für diese Regelungen sollen vorrangig die internationalen seefrachtrechtlichen Übereinkommen, moderne ausländische Seerechtsordnungen und die schifffahrtsrechtliche Übung sein. Eine Empfehlung zur Zeichnung und Ratifikation internationaler seefrachtrechtlicher Übereinkommen soll nicht abgegeben werden.
- Das neue Seefrachtrecht soll insbesondere in folgenden Punkten vom geltenden Seefrachtrecht abweichen: Der Haftungsausschluss bei nautischem Verschulden der Leute

des Verfrachters soll nicht beibehalten werden. Die Haftungshöchstsummen für Güterschäden sollen angehoben werden. Neu eingeführt werden soll außerdem das Rechtsinstitut des ausführenden Verfrachters. Die gesetzlichen Haftungsvorschriften sollen nach dem Vorbild des allgemeinen Frachtrechts durch Individualvereinbarung verändert werden können. Bei Verwendung vorformulierter Vertragsbedingungen (AGB) soll nur die Möglichkeit bestehen, die für den Verfrachter geltenden Haftungshöchstsummen anzuhoben oder eine auf mindestens 17 Sonderziehungsrechte für das Kilogramm Rohgewicht begrenzte Gefährdungshaftung des Verfrachters ohne die Möglichkeit der Durchbrechung der Haftungsbegrenzungen einzuführen. Eine Freizeichnung für sog. Landschäden, also Schäden, die zwischen der Übernahme des Gutes bis zum Einladen in das Schiff und nach dem Ausladen aus dem Schiff bis zur Ablieferung verursacht werden, soll künftig nur noch durch Individualabrede möglich sein, nicht mehr jedoch durch AGB.

- Das Konnossementsrecht soll in Systematik und Terminologie mehr an das Wertpapierrecht angeglichen werden. Außerdem soll der Schutz des gutgläubigen Konnossementsinhabers auf den ersten Nehmer eines Rektakonnossements erstreckt werden. Darüber hinaus soll auch dem Rektakonnossement bei der Begebung an den benannten Berechtigten eine Traditionswirkung beigemessen werden. Erstmals anerkannt werden soll das elektronische Konnossement. Zugleich soll auch berücksichtigt werden, dass das klassische begebare (Order-) Konnossement heute zunehmend durch den Seefrachtbrief ersetzt wird. Deshalb soll der Seefrachtbrief eine gesetzliche Grundlage erhalten.
- Abweichend von der Systematik des geltenden Rechts soll klar zwischen dem Stückgutfrachtvertrag einerseits und dem Reisefrachtvertrag andererseits unterschieden werden. Da der Reisefrachtvertrag in der Praxis durchgängig formularvertraglich geprägt ist, sollen für diesen allerdings lediglich einige wenige Grundsatzregelungen in das HGB aufgenommen werden. Im Übrigen soll auf die Vorschriften über den Stückgutfrachtvertrag verwiesen werden.
- Erstmals ausdrücklich geregelt werden sollen die Bareboat-Charter und die Zeitcharter als besondere Formen des Schiffsüberlassungsvertrags.
- Für die Bareboat-Charter sollen nur wenige Regelungen getroffen werden, da die §§ 535 ff. BGB ergänzend Anwendung finden. So sollen im Wesentlichen die Hauptpflichten der Vertragsparteien geregelt werden, nämlich zum einen die Pflicht des Vermieters, dem Mieter den Gebrauch eines bestimmten Schiffes ohne Besatzung und ohne vollständige Ausrüstung für eine bestimmte Zeit zu gewähren, zum andern die Pflicht des Mieters, die vereinbarte Miete zu zahlen, und zwar mangels anderweitiger Vereinbarung

halbmonatlich im Voraus. Im Übrigen sollen nur Regelungen über die Übergabe und die Rückgabe des Schiffes sowie über die Pflicht des Mieters, die Rechte des Vermieters gegenüber Dritten zu sichern, getroffen werden.

- Auch für den Zeitchartervertrag sind nur wenige Regelungen vorgesehen. Damit soll berücksichtigt werden, dass der Zeitchartervertrag in der Praxis fast ausschließlich auf der Basis ausführlicher Formularverträge mit ergänzenden Individualbestimmungen geschlossen wird. Dementsprechend sollen nur die Hauptpflichten und wesentlichen Nebenpflichten des Zeitvercharterers und des Zeitcharterers, deren Haftung auf Schadensersatz, Pfandrechte, Schiffsgläubigerrechte und Zurückbehaltungsrechte der Vertragsparteien, das Kündigungsrecht des Zeitcharterers und schließlich die Rechte des Erwerbers eines zeitvercharterten Schiffes geregelt werden.
- Die Vorschriften über Schiffszusammenstöße, Bergung und Große Haverei sollen wegen ihrer inhaltlichen Nähe in einem Abschnitt zusammengefasst und deutlich gestrafft werden.
- Das Recht der Schiffsgläubigerrechte soll im Wesentlichen nach dem Vorbild des Übereinkommens vom 27. Mai 1967 zur Vereinheitlichung von Regeln über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken ausgestaltet bleiben. In Anlehnung an das Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken von 1993 soll jedoch dem Zeitcharterer ein Schiffsgläubigerrecht mit Rang nach den Schiffshypotheken eingeräumt werden.
- Die Vorschriften über die Verjährung sollen in einem einheitlichen Abschnitt zusammengefasst und neu strukturiert werden.

## **B. Textvorschläge**

### **Fünftes Buch. Seehandel**

#### **Erster Abschnitt. Personen der Schifffahrt**

##### *§ 476 Reeder*

Reeder ist der Eigentümer eines von ihm zum Erwerb durch Seefahrt betriebenen Schiffes.

##### *§ 477 Ausrüster*

- (1) Ausrüster ist, wer ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt.
- (2) Der Ausrüster wird im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen.
- (3) Der Reeder kann sich einem Dritten gegenüber auf das Bestehen eines Ausrüsterverhältnisses nur berufen, wenn er diesem den Namen und die Anschrift des Ausrüsters mitteilt.

##### *§ 478 Schiffsbesatzung*

Die Schiffsbesatzung besteht aus dem Kapitän, den Schiffsoffizieren, der Schiffsmannschaft und allen übrigen auf dem Schiff angestellten Personen.

##### *§ 479 Kapitän*

- (1) Der Kapitän ist befugt, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Betrieb des Schiffes gewöhnlich mit sich bringt. Diese Befugnis erstreckt sich insbesondere auf den Abschluss von Frachtverträgen und die Ausstellung von Konnossementen. Eine Beschränkung dieser Befugnis braucht ein Dritter nur dann gegen sich gelten zu lassen, wenn er sie kannte oder kennen musste.

(2) Wird auf dem Schiff ein Tagebuch geführt, so hat der Kapitän alle Unfälle einzutragen, die sich während der Reise ereignen und die das Schiff, Personen oder die Ladung betreffen oder sonst einen Vermögensnachteil zur Folge haben können. Die Unfälle sind unter Angabe der zur Abwendung oder Verringerung der Nachteile angewendeten Mittel zu beschreiben.

#### *§ 480 Verantwortlichkeit des Reeders für Schiffsbesatzung und Lotsen*

Der Reeder ist für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung, ein an Bord tätiger Lotse oder eine sonstige im Rahmen des Schiffsbetriebs tätige Person, die der Reeder auch nur vorübergehend einsetzt und die seiner Weisungsbefugnis untersteht, in Ausführung der Verrichtung einem Dritten zufügt und für den sie haftet.

## **Zweiter Abschnitt. Beförderungsverträge**

### ***Erster Unterabschnitt. Güterbeförderungsverträge***

#### **Erster Titel. Stückgutfrachtvertrag**

##### *Erster Untertitel. Allgemeine Vorschriften*

#### *§ 481 Seefrachtvertrag*

(1) Durch den Seefrachtvertrag wird der Verfrachter verpflichtet, das Gut mit einem Schiff über See zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Empfänger abzuliefern.

(2) Der Befrachter wird verpflichtet, die vereinbarte Fracht zu zahlen.

(3) Die Vorschriften dieses Titels gelten, wenn die Beförderung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehört. Erfordert das Unternehmen nach Art oder Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb nicht und ist die Firma des Unternehmens auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Seefrachtgeschäfts auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.

*§ 482 Allgemeine Angaben über das Gut*

- (1) Der Befrachter hat dem Verfrachter vor Übergabe des Gutes die für die Durchführung der Beförderung erforderlichen Angaben zum Gut zu machen. Er hat insbesondere in Textform Angaben über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen und die Art des Gutes zu machen.
- (2) Übergibt ein vom Befrachter benannter Dritter dem Verfrachter in eigenem Namen das Gut zur Beförderung, so kann der Verfrachter auch von diesem die in Satz 1 genannten Angaben verlangen.

*§ 483 Gefahrgut*

- (1) Soll Gefahrgut befördert werden, so haben der Befrachter und der in § 482 Absatz 2 genannte Dritte dem Verfrachter rechtzeitig in Textform die genaue Art der Gefahr und, soweit erforderlich, zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen mitzuteilen.
- (2) Der Verfrachter kann, sofern ihm nicht bei Übernahme des Gutes die Art der Gefahr bekannt war oder jedenfalls mitgeteilt worden ist,
  1. Gefahrgut ausladen, einlagern, zurückbefördern oder, soweit erforderlich, vernichten oder unschädlich machen, ohne dem Befrachter deshalb ersatzpflichtig zu werden, und
  2. vom Befrachter wegen dieser Maßnahmen Ersatz der erforderlichen Aufwendungen verlangen.

*§ 484 Verpackung. Kennzeichnung*

Der Befrachter hat das Gut, soweit dessen Natur unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, dass es vor Verlust und Beschädigung geschützt ist und dass auch dem Verfrachter keine Schäden entstehen. Der Befrachter hat das Gut ferner, soweit dessen vertragsgemäße Behandlung dies erfordert, zu kennzeichnen.

*§ 485 Abladen. Verladen. Umladen. Löschen*

- (1) Der Befrachter hat innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit die Abladung zu bewirken. Der Verfrachter hat demjenigen, der das Gut ablädt, auf dessen Verlangen ein schriftliches Empfangsbekenntnis zu erteilen. Das Empfangsbekenntnis kann auch in einem Konnossement oder Seefrachtbrief erteilt werden.
- (2) Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nicht etwas anderes ergibt, hat der Verfrachter das Gut zu laden, zu stauen und zu befestigen (verladen) sowie zu löschen.
- (3) Der Verfrachter ist befugt, das Gut ganz oder teilweise in ein anderes Schiff umzuladen.
- (4) Der Verfrachter darf das Gut ohne Zustimmung des Befrachters nicht auf Deck verladen. Wird ein Konnossement ausgestellt, ist die Zustimmung des Abladers erforderlich. Container darf der Verfrachter jedoch ohne Zustimmung auf Deck verladen.

*§ 486 Begleitpapiere*

- (1) Der Befrachter hat dem Verfrachter Urkunden zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen, die für eine amtliche Behandlung, insbesondere eine Zollabfertigung, vor der Ablieferung erforderlich sind.
- (2) Der Verfrachter ist für den Schaden verantwortlich, der durch Verlust oder Beschädigung der ihm übergebenen Urkunden oder durch deren unrichtige Verwendung verursacht worden ist, es sei denn, der Schaden konnte durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden. Seine Haftung ist jedoch auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

*§ 487 Haftung des Befrachters und Dritter*

- (1) Verletzt der Befrachter eine Pflicht aus dem Seefrachtvertrag, so kann der Verfrachter Ersatz der hierdurch verursachten Schäden und Aufwendungen verlangen. Dies gilt nicht, wenn der Befrachter die Pflichtverletzung nicht zu vertreten hat.
- (2) Macht der in § 482 Absatz 2 genannte Dritte unrichtige oder unvollständige Angaben bei der Abladung oder unterlässt er es, den Verfrachter über die Gefährlichkeit des Gutes zu

unterrichten, so kann der Verfrachter auch von diesem Ersatz der hierdurch verursachten Schäden und Aufwendungen verlangen. Dies gilt nicht, wenn der Dritte die Pflichtverletzung nicht zu vertreten hat.

(3) Wird ein Konnossement ausgestellt, so haben der Befrachter und der Ablader (§ 498 Absatz 1 Satz 2), auch wenn sie kein Verschulden trifft, dem Verfrachter Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der in das Konnossement aufgenommenen Angaben über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen des Gutes. Jeder haftet jedoch dem Verfrachter nur für die Schäden und Aufwendungen, die aus der Unrichtigkeit seiner Angaben entstehen. Hat bei der Verursachung der Schäden oder Aufwendungen ein Verhalten des Verfrachters mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit dieses Verhalten zu den Schäden und Aufwendungen beigetragen hat.

#### *§ 488 Kündigung durch den Befrachter*

(1) Der Befrachter kann den Seefrachtvertrag jederzeit kündigen.

(2) Kündigt der Befrachter, so kann der Verfrachter entweder

1. die vereinbarte Fracht sowie zu ersetzende Aufwendungen unter Anrechnung dessen, was er infolge der Aufhebung des Vertrages an Aufwendungen erspart oder anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt, oder
2. ein Drittel der vereinbarten Fracht (Fautfracht)

verlangen. Beruht die Kündigung auf Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, so entfällt der Anspruch auf Fautfracht nach Satz 1 Nummer 2; in diesem Falle entfällt auch der Anspruch nach Satz 1 Nummer 1, soweit die Beförderung für den Befrachter nicht von Interesse ist.

(3) Wurde vor der Kündigung bereits Gut verladen, so kann der Verfrachter auf Kosten des Befrachters Maßnahmen entsprechend § 491 Absatz 3 Satz 2 bis 4 ergreifen. Beruht die Kündigung auf Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, so sind abweichend von Satz 1 die Kosten vom Verfrachter zu tragen.



*§ 489 Rechte des Verfrachters bei säumiger Abladung*

(1) Bewirkt der Befrachter die Abladung nicht oder nicht vollständig innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit, so kann der Verfrachter dem Befrachter eine angemessene Frist setzen, innerhalb derer das Gut abgeladen werden soll.

(2) Wird das Gut bis zum Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Frist nicht abgeladen oder ist offensichtlich, dass die Abladung innerhalb dieser Frist nicht bewirkt werden wird, so kann der Verfrachter den Vertrag kündigen und die Ansprüche nach § 488 Absatz 2 geltend machen.

(3) Wird das Gut bis zum Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Frist nur teilweise abgeladen, so kann der Verfrachter die unvollständige Ladung befördern und die volle Fracht sowie Ersatz der Aufwendungen verlangen, die ihm infolge der Unvollständigkeit der Ladung entstehen; von der vollen Fracht kommt jedoch die Fracht für dasjenige Gut in Abzug, welches der Verfrachter mit demselben Schiff anstelle des nicht verladenen Gutes befördert. Der Verfrachter ist außerdem, soweit ihm durch die Unvollständigkeit der Ladung die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, berechtigt, die Bestellung einer anderweitigen Sicherheit zu fordern.

(4) Der Verfrachter kann die Rechte nach Absatz 2 oder 3 auch ohne Fristsetzung ausüben, wenn

1. der Befrachter oder der in § 482 Absatz 2 genannte Dritte die Abladung ernsthaft und endgültig verweigert,
2. der Verfrachter im Vertrag den Fortbestand seines Leistungsinteresses an die Rechtzeitigkeit der Abladung innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit gebunden hat oder
3. besondere Umstände vorliegen, die unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die sofortige Kündigung rechtfertigen.

(5) Dem Verfrachter stehen die Rechte nicht zu, wenn das Gut aus Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, nicht innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit abgeladen wird.

*§ 490 Nachträgliche Weisungen*

- (1) Soweit § 507 nichts Abweichendes bestimmt, ist der Befrachter berechtigt, über das Gut zu verfügen. Er kann insbesondere verlangen, dass der Verfrachter das Gut nicht weiterbefördert, es zu einem anderen Bestimmungsort befördert oder es an einem anderen Löschplatz oder an einen anderen Empfänger abliefern. Der Verfrachter ist nur insoweit zur Befolgung solcher Weisungen verpflichtet, als deren Ausführung weder Nachteile für den Betrieb seines Unternehmens noch Schäden für die Befrachter oder Empfänger anderer Sendungen mit sich zu bringen droht. Er kann vom Befrachter Ersatz seiner durch die Ausführung der Weisung entstehenden Aufwendungen sowie eine angemessene Vergütung verlangen; der Verfrachter kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen.
- (2) Das Verfügungsrecht des Befrachters erlischt nach Ankunft des Gutes am Löschplatz. Von diesem Zeitpunkt an steht das Verfügungsrecht nach Absatz 1 dem Empfänger zu. Macht der Empfänger von diesem Recht Gebrauch, so hat er dem Verfrachter die dadurch entstehenden Aufwendungen zu ersetzen sowie eine angemessene Vergütung zu zahlen; der Verfrachter kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen.
- (3) Hat der Empfänger in Ausübung seines Verfügungsrechts die Ablieferung des Gutes an einen Dritten angeordnet, so ist dieser nicht berechtigt, seinerseits einen anderen Empfänger zu bestimmen.
- (4) Ist ein Seefrachtbrief ausgestellt worden, so kann der Befrachter sein Verfügungsrecht nur gegen Vorlage der für ihn bestimmten Ausfertigung des Seefrachtbriefs ausüben, sofern dies darin vorgeschrieben ist.
- (5) Beabsichtigt der Verfrachter, eine ihm erteilte Weisung nicht zu befolgen, so hat er denjenigen, der die Weisung gegeben hat, unverzüglich zu benachrichtigen.
- (6) Ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage eines Seefrachtbriefs abhängig gemacht worden und führt der Verfrachter eine Weisung aus, ohne sich die Ausfertigung des Seefrachtbriefs vorlegen zu lassen, so haftet er dem Berechtigten für den daraus entstehenden Schaden. Die Vorschriften über die Beschränkung der Haftung finden keine Anwendung.

*§ 491 Beförderungs- und Ablieferungshindernisse*

(1) Wird nach Übernahme des Gutes erkennbar, dass die Beförderung oder Ablieferung nicht vertragsgemäß durchgeführt werden kann, so hat der Verfrachter Weisungen des nach den §§ 490 oder 507 Verfügungsberechtigten einzuholen. Ist der Empfänger verfügungsberechtigt und ist er nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so ist Verfügungsberechtigter nach Satz 1 der Befrachter. Dies gilt nicht, wenn ein Konnossement ausgestellt ist. Ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage eines Seefrachtbriefs abhängig gemacht worden, so bedarf es der Vorlage des Seefrachtbriefs nicht. Der Verfrachter ist, wenn ihm Weisungen erteilt worden sind und das Hindernis nicht seinem Risikobereich zuzurechnen ist, berechtigt, Ansprüche nach § 490 Absatz 1 Satz 4 geltend zu machen.

(2) Tritt das Beförderungs- oder Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger auf Grund seiner Verfügungsbefugnis nach § 490 die Weisung erteilt hat, das Gut an einen Dritten abzuliefern, so nimmt bei der Anwendung des Absatzes 1 der Empfänger die Stelle des Befrachters und der Dritte die des Empfängers ein.

(3) Kann der Verfrachter Weisungen, die er nach § 490 Absatz 1 Satz 3 befolgen müsste, innerhalb angemessener Zeit nicht erlangen, so hat er die Maßnahmen zu ergreifen, die im Interesse des Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen. Er kann etwa das Gut löschen und verwahren, für Rechnung des nach den §§ 490 oder 507 Verfügungsberechtigten einem Dritten zur Verwahrung anvertrauen oder zurückbefördern; vertraut der Verfrachter das Gut einem Dritten an, so haftet er nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Der Verfrachter kann das Gut auch gemäß § 373 Absatz 2 bis 4 verkaufen lassen, wenn es sich um verderbliche Ware handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder wenn die andernfalls entstehenden Kosten in keinem angemessenen Verhältnis zum Wert des Gutes stehen. Unverwertbares Gut darf der Verfrachter vernichten. Nach dem Löschen des Gutes gilt die Beförderung als beendet.

(4) Der Verfrachter hat wegen der nach Absatz 3 ergriffenen Maßnahmen Anspruch auf Ersatz der erforderlichen Aufwendungen und auf angemessene Vergütung, es sei denn, dass das Hindernis seinem Risikobereich zuzurechnen ist.

*§ 492 Zahlung. Frachtberechnung*

(1) Die Fracht ist bei Ablieferung des Gutes zu zahlen. Der Verfrachter hat über die Fracht hinaus einen Anspruch auf Ersatz von Aufwendungen, soweit diese für das Gut gemacht wurden und er sie den Umständen nach für erforderlich halten durfte.

(2) Der Anspruch auf die Fracht entfällt, soweit die Beförderung aus Gründen unmöglich ist, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind. Sind solche Gründe dem Risikobereich des Befrachters zuzurechnen, so bleibt der Anspruch auf die Fracht bestehen, der Verfrachter muss sich aber anrechnen lassen, was er an Aufwendungen erspart oder anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt.

(3) Wird die Beförderung infolge eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses vorzeitig beendet, so gebührt dem Verfrachter die anteilige Fracht für den zurückgelegten Teil der Beförderung. Ist das Hindernis dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen, steht ihm der Anspruch nur insoweit zu, als die Beförderung für den Befrachter von Interesse ist.

(4) Tritt nach Beginn der Beförderung und vor Ankunft am Löschplatz eine Verzögerung ein und beruht die Verzögerung auf Gründen, die dem Risikobereich des Befrachters zuzurechnen sind, so gebührt dem Verfrachter neben der Fracht eine angemessene Vergütung.

(5) Ist die Fracht nach Zahl, Gewicht oder anders angegebener Menge des Gutes vereinbart, so wird für die Berechnung der Fracht vermutet, dass Angaben hierzu im Seefrachtbrief oder Konnossement zutreffen; dies gilt auch dann, wenn zu diesen Angaben ein Vorbehalt eingetragen ist, der damit begründet ist, dass keine angemessenen Mittel zur Verfügung standen, die Richtigkeit der Angaben zu überprüfen.

*§ 493 Rechte des Empfängers. Zahlungspflicht*

(1) Nach Ankunft des Schiffes am Löschplatz ist der Empfänger berechtigt, vom Verfrachter zu verlangen, das Gut gegen Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Seefrachtvertrag abzuliefern. Ist das Gut beschädigt oder verspätet abgeliefert worden oder verloren gegangen, so kann der Empfänger die Ansprüche aus dem Seefrachtvertrag im eigenen Namen gegen den Verfrachter geltend machen; der Befrachter bleibt zur Geltendmachung dieser Ansprüche befugt. Dabei macht es keinen Unterschied, ob Empfänger oder Befrachter im eigenen oder fremden Interesse handeln.

(2) Der Empfänger, der sein Recht nach Absatz 1 Satz 1 geltend macht oder eine Weisung nach § 490 Absatz 2 Satz 2 erteilt, hat die noch geschuldete Fracht bis zu dem Betrag zu zahlen, der aus dem Konnossement oder dem Seefrachtbrief hervorgeht. Ist ein Konnossement oder ein Seefrachtbrief nicht ausgestellt oder ist ein Seefrachtbrief dem Empfänger nicht vorgelegt worden oder ergibt sich aus dem Konnossement oder dem Seefrachtbrief nicht die Höhe der zu zahlenden Fracht, so hat der Empfänger die mit dem Befrachter vereinbarte Fracht zu zahlen, soweit diese nicht unangemessen ist.

(3) Der Empfänger, der sein Recht nach Absatz 1 Satz 1 geltend macht oder eine Weisung nach § 490 Absatz 2 Satz 2 erteilt, hat ferner eine Vergütung nach § 492 Absatz 4 zu zahlen, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist.

(4) Der Befrachter bleibt zur Zahlung der nach dem Vertrag geschuldeten Beträge verpflichtet.

#### *§ 494 Lieferfrist*

Der Verfrachter ist verpflichtet, das Gut innerhalb der vereinbarten Frist oder mangels Vereinbarung innerhalb der Frist abzuliefern, die einem sorgfältigen Verfrachter unter Berücksichtigung der Umstände vernünftigerweise zuzubilligen ist (Lieferfrist).

#### *§ 495 Pfandrecht*

(1) Der Verfrachter hat wegen aller durch den Seefrachtvertrag begründeten Forderungen sowie wegen unbestrittener Forderungen aus anderen mit dem Befrachter abgeschlossenen Seefracht-, Fracht-, Speditions- oder Lagerverträgen ein Pfandrecht an dem Gut. Das Pfandrecht erstreckt sich auf die Begleitpapiere.

(2) Das Pfandrecht besteht, solange der Verfrachter das Gut in seinem Besitz hat, insbesondere solange er mittels Konnossements, Ladescheins oder Lagerscheins darüber verfügen kann.

(3) Das Pfandrecht besteht auch nach der Ablieferung fort, wenn der Verfrachter es innerhalb von 10 Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht und das Gut noch im Besitz des Empfängers ist.

(4) Die in § 1234 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs bezeichnete Androhung des Pfandverkaufs sowie die in den §§ 1237 und 1241 des Bürgerlichen Gesetzbuchs vorgesehenen Benachrichtigungen sind an den Empfänger zu richten. Ist dieser nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so haben die Androhung und die Benachrichtigung gegenüber dem Befrachter zu erfolgen.

#### *§ 496 Nachfolgender Verfrachter*

(1) Hat im Falle der Beförderung durch mehrere Verfrachter der letzte bei der Ablieferung die Forderungen der vorhergehenden Verfrachter einzuziehen, so hat er die Rechte der vorhergehenden Verfrachter, insbesondere auch das Pfandrecht, auszuüben. Das Pfandrecht jedes vorhergehenden Verfrachters bleibt so lange bestehen wie das Pfandrecht des letzten Verfrachters.

(2) Wird ein vorhergehender Verfrachter von einem nachfolgenden befriedigt, so gehen Forderung und Pfandrecht des ersteren auf den letzteren über.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten auch für die Forderungen und Rechte eines Spediteurs, der an der Beförderung mitgewirkt hat.

#### *§ 497 Rang mehrerer Pfandrechte*

(1) Bestehen an demselben Gut mehrere nach den §§ 397, 441, 464, 475b und 495 begründete Pfandrechte, so geht unter denjenigen Pfandrechten, die durch die Versendung oder durch die Beförderung des Gutes entstanden sind, das später entstandene dem früher entstandenen vor.

(2) Diese Pfandrechte haben Vorrang vor dem nicht aus der Versendung entstandenen Pfandrecht des Kommissionärs und des Lagerhalters sowie vor dem Pfandrecht des Spediteurs, des Frachtführers und des Verfrachters für Vorschüsse.

*Zweiter Untertitel. Dokumente*

*§ 498 Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements*

(1) Der Verfrachter hat, sofern dies im Seefrachtvertrag vereinbart ist, dem Ablader auf dessen Verlangen ein Konnossement auszustellen. Ablader ist, wer das Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergibt und als Ablader vom Befrachter zur Eintragung in das Konnossement benannt ist; ist ein Ablader nicht benannt, gilt der Befrachter als Ablader.

(2) Das Konnossement ist auf den Namen des Empfängers auszustellen. Sofern dies im Seefrachtvertrag vereinbart ist, ist ein Orderkonnossement auszustellen, das auf Verlangen des Abladers an dessen Order, an die Order des Empfängers oder lediglich an Order zu stellen ist; im letzteren Fall ist unter der Order die Order des Abladers zu verstehen.

*§ 499 Bord- und Übernahmekonnossement*

(1) Das Konnossement ist auszustellen, sobald der Verfrachter das Gut übernommen hat. Durch das Konnossement bestätigt der Verfrachter den Empfang des Gutes und verpflichtet sich, es zum Bestimmungsort zu befördern und an den abzuliefern, der das Konnossement vorlegt und nach dem Konnossement zum Empfang legitimiert ist.

(2) Ist das Gut an Bord genommen worden, so hat der Verfrachter das Konnossement mit der Angabe auszustellen, wann und in welches Schiff das Gut an Bord genommen wurde (Bordkonnossement). Ist bereits vor dem Zeitpunkt, in dem das Gut an Bord genommen wurde, ein Konnossement ausgestellt worden (Übernahmekonnossement), so hat der Verfrachter auf Verlangen des Abladers im Konnossement zu vermerken, wann und in welches Schiff das Gut an Bord genommen wurde, sobald dies geschehen ist (Bordvermerk).

(3) Das Konnossement ist in der vom Ablader geforderten Anzahl von Originalausfertigungen auszustellen.

*§ 500 Form des Konnossements*

(1) Das Konnossement ist vom Verfrachter zu unterzeichnen; eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel genügt. Der Kapitän und jeder andere zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugte ist auch ohne besondere Vollmacht berechtigt, das Konnossement für den Verfrachter zu unterzeichnen.

(2) Die in Absatz 1 genannte Form kann durch die elektronische Form ersetzt werden (elektronisches Konnossement). Wird ein elektronisches Konnossement erstellt, so muss sicher gestellt sein, dass dieses dieselben Funktionen erfüllt wie das in der Form des Absatzes 1 erstellte Konnossement.

(3) Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten des Verfahrens über nachträgliche Eintragungen in ein elektronisches Konnossement, über die Vorlage und die Übertragung eines elektronischen Konnossements sowie über die Erteilung von Weisungen bei einem elektronischen Konnossement zu regeln.

### *§ 501 Inhalt des Konnossements*

(1) Das Konnossement soll folgende Angaben enthalten:

1. Ort und Tag der Ausstellung,
2. Name und Anschrift des Abladers,
3. Name des Schiffes,
4. Name und Anschrift des Verfrachters,
5. Abladungshafen und Bestimmungsort,
6. Name und Anschrift des Empfängers und eine etwaige Meldeadresse,
7. Art des Gutes und dessen äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit,
8. Maß, Zahl oder Gewicht des Gutes und dauerhafte und lesbare Merkzeichen,
9. die bei Ablieferung geschuldete Fracht, bis zur Ablieferung anfallende Kosten sowie einen Vermerk über die Frachtzahlung,
10. Zahl der Ausfertigungen.



(2) Die Angaben nach Absatz 1 Nummer 7 und 8 sind auf Verlangen des Abladers so aufzunehmen, wie er sie dem Verfrachter vor der Übernahme des Gutes in Textform mitgeteilt hat.

### *§ 502 Mangelhafte Verfrachterangabe*

Ist in einem vom Kapitän oder von einem anderen zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugten ausgestellten Konnossement der Verfrachter nicht angegeben oder ist in diesem Konnossement als Verfrachter eine Person angegeben, die nicht der Verfrachter ist, so ist aus dem Konnossement anstelle des Verfrachters der Reeder berechtigt und verpflichtet.

### *§ 503 Beweiskraft des Konnossements*

(1) Das Konnossement begründet die Vermutung, dass der Verfrachter das Gut so übernommen hat, wie es nach § 501 Nummer 7 und 8 beschrieben ist, sofern sich die Beschreibung nicht auf den Inhalt eines Packstücks oder geschlossenen Behälters bezieht. Enthält das Konnossement keine Angabe über die äußerlich erkennbare Verfassung oder Beschaffenheit des Gutes, so begründet das Konnossement die Vermutung, dass der Verfrachter das Gut in äußerlich guter Verfassung und Beschaffenheit übernommen hat.

(2) Das Konnossement begründet die Vermutung nach Absatz 1 nicht, soweit der Verfrachter einen Vorbehalt in das Konnossement eingetragen hat. Aus dem Vorbehalt muss sich ergeben,

1. in welcher Verfassung der Verfrachter das Gut übernommen hat oder wie das Gut bei Übernahme beschaffen war,
2. welche Angabe im Konnossement unrichtig ist und wie die richtige Angabe lautet,
3. welchen Grund der Verfrachter zu der Annahme hatte, dass die Angabe unrichtig ist, oder
4. weshalb der Verfrachter keine ausreichende Gelegenheit hatte, die Angabe nachzuprüfen.

### *§ 504 Einwendungen*

(1) Macht der Empfänger Rechte aus dem Konnossement geltend, so kann ihm der Verfrachter nur solche Einwendungen entgegensetzen, welche die Gültigkeit seiner Erklärung in dem Konnossement betreffen oder sich aus dem Inhalt des Konnossements ergeben. Eine Vereinbarung, auf die im Konnossement lediglich verwiesen wird, ist nicht Inhalt des Konnossements.

(2) Gegenüber einem gutgläubigen im Konnossement benannten Empfänger sind die Vermutungen nach § 503 unwiderleglich. Gleiches gilt gegenüber einem gutgläubigen Dritten, dem ein Konnossement durch Indossament übertragen wurde.

### *§ 505 Unrichtigkeit des Konnossements*

(1) Der Verfrachter haftet dem Empfänger für den Schaden, der durch das Fehlen, die Unrichtigkeit oder die Unvollständigkeit in das Konnossement aufgenommener Angaben entsteht, sofern er wusste oder fahrlässig nicht wusste, dass die Angaben fehlen oder unrichtig oder unvollständig sind. Dies gilt insbesondere dann, wenn das Gut bei Übernahme durch den Verfrachter nicht in äußerlich gutem Zustand war und das Konnossement hierüber weder eine Angabe nach § 501 Absatz 1 Nummer 7 oder 8 noch einen Vorbehalt enthält.

(2) Wird ein Bordkonnossement ausgestellt, bevor der Verfrachter das Gut übernommen hat, oder wird in das Übernahmekonnossement ein Bordvermerk aufgenommen, bevor das Gut an Bord genommen wurde, haftet der Verfrachter dem Empfänger für den diesem daraus entstehenden Schaden, auch wenn ihn kein Verschulden trifft.

(3) Ist in einem vom Kapitän oder von einem anderen zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugten ausgestellten Konnossement der Name des Verfrachters unrichtig angegeben, so haftet auch der Reeder dem Empfänger für den Schaden, der diesem aus der Unrichtigkeit der Angabe entsteht, sofern der Aussteller des Konnossements wusste oder fahrlässig nicht wusste, dass die Angabe unrichtig ist.

(4) Die Haftung nach Absätzen 1 bis 3 ist nicht nach den §§ 513 bis 516 beschränkt.

### *§ 506 Traditionswirkung*

Die Übertragung des Konnossements an den darin benannten Empfänger hat, sofern der Verfrachter Besitz an dem Gut hat, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes. Gleiches gilt für die Übertragung des Konnossements durch Indossament.

*§ 507 Legitimation. Weisungen bei Ausstellung eines Konnossements*

(1) Zum Empfang des Gutes legitimiert ist der Inhaber des Konnossements, der darin als Empfänger benannt ist oder, wenn das Konnossement an Order gestellt ist, der durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausgewiesen ist.

(2) Dem zum Empfang Legitimierten steht das Verfügungsrecht nach § 490 zu. Der Verfrachter darf Weisungen nur gegen Vorlage des Konnossements ausführen; sind mehrere Ausfertigungen des Konnossements ausgestellt worden, so darf der Verfrachter Weisungen nur gegen Vorlage sämtlicher Ausfertigungen des Konnossements ausführen. Befolgt der Verfrachter Weisungen ohne Vorlage des Konnossements oder sämtlicher Ausfertigungen des Konnossements, haftet er dem rechtmäßigen Inhaber des Konnossements für den diesem daraus entstehenden Schaden. Die Vorschriften über die Beschränkung der Haftung finden keine Anwendung.

*§ 508 Ablieferung gegen Rückgabe des Konnossements*

(1) Der Verfrachter ist zur Ablieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Konnossements, auf dem die Ablieferung bescheinigt ist, und gegen Zahlung der noch ausstehenden, aus dem Konnossement ersichtlichen Fracht und der nach § 492 Absatz 1 Satz 2 geschuldeten Aufwendungen verpflichtet.

(2) Sind mehrere Ausfertigungen des Konnossements ausgestellt, so ist das Gut an den legitimierten Inhaber auch nur einer Ausfertigung abzuliefern. Melden sich mehrere legitimierte Konnossementsinhaber, so hat der Verfrachter das Gut in einem öffentlichen Lagerhaus oder in sonst sicherer Weise zu hinterlegen und die Konnossementsinhaber, die sich gemeldet haben, unter Angabe der Gründe seines Verfahrens hiervon zu benachrichtigen. Der Verfrachter kann in diesem Fall das Gut gemäß § 373 Absatz 2 bis 4 verkaufen lassen, wenn es sich um verderbliche Ware handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder wenn die andernfalls zu erwartenden Kosten in keinem angemessenen Verhältnis zum Wert des Gutes stehen.

(3) Liefert der Verfrachter das Gut an einen anderen als den durch Vorlage des Konnossements Legitimierten aus, haftet er dem rechtmäßigen Inhaber des Konnossements für den diesem daraus entstehenden Schaden. Die Vorschriften über die Beschränkung der Haftung finden keine Anwendung.

### *§ 509 Seefrachtbrief*

- (1) Der Verfrachter kann, sofern er nicht ein Konnossement ausgestellt hat, einen Seefrachtbrief ausstellen. Auf den Inhalt des Seefrachtbriefs ist § 501 entsprechend anzuwenden mit der Maßgabe, dass an die Stelle des Abladers der Befrachter tritt.
- (2) Der Seefrachtbrief dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für Abschluss und Inhalt des Seefrachtvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Verfrachter. § 503 ist entsprechend anzuwenden.
- (3) Der Seefrachtbrief ist vom Verfrachter zu unterzeichnen; eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel genügt.
- (4) Die in Absatz 3 genannte Form kann durch die elektronische Form ersetzt werden (elektronischer Seefrachtbrief). Wird ein elektronischer Seefrachtbrief erstellt, so muss sicher gestellt sein, dass der elektronische Seefrachtbrief dieselben Funktionen erfüllt wie der in der Form des Absatzes 3 erstellte Seefrachtbrief. Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten des Verfahrens über nachträgliche Eintragungen in einen elektronischen Seefrachtbrief, über die Vorlage eines elektronischen Seefrachtbriefs sowie über die Erteilung von Weisungen bei einem elektronischen Seefrachtbrief zu regeln.

### *Dritter Untertitel. Haftung für Güter- und Verspätungsschäden*

#### *§ 510 Haftungsgrund*

Der Verfrachter haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht. Dies gilt nicht, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnten.

### *§ 511 Besondere Haftungsausschlussgründe*

(1) Der Verfrachter ist von seiner Haftung befreit, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf eine der folgenden Gefahren zurückzuführen ist:

1. ungenügende Verpackung durch den Befrachter,
2. natürliche Art oder Beschaffenheit des Gutes, die besonders leicht zu Schäden, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund an Raumgehalt oder Gewicht, führt,
3. ungenügende Kennzeichnung der Frachtstücke durch den Befrachter oder den Ablader oder
4. Beförderung lebender Tiere.

(2) Ist ein Schaden eingetreten, der nach den Umständen des Falles aus einer der in Absatz 1 bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, dass der Schaden aus dieser Gefahr entstanden ist.

(3) Ist der Verfrachter nach dem Seefrachtvertrag verpflichtet, das Gut gegen die Einwirkung von Hitze, Kälte, Temperaturschwankungen, Luftfeuchtigkeit, Erschütterungen oder ähnlichen Einflüssen besonders zu schützen, so kann er sich auf Absatz 1 Nummer 2 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich der Auswahl, Instandhaltung und Verwendung besonderer Einrichtungen, getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.

(4) Der Verfrachter kann sich auf Absatz 1 Nummer 4 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.

### *§ 512 Haftung für andere*

Der Verfrachter hat ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden. Gleiches gilt für andere Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient.

### *§ 513 Wertersatz*

(1) Hat der Verfrachter für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes Schadenersatz zu leisten, so ist der Wert zu ersetzen, den das verlorene Gut bei fristgemäßer Ablieferung am vertraglich vereinbarten Bestimmungsort gehabt hätte.

(2) Bei Beschädigung des Gutes ist der Unterschied zwischen dem Wert des beschädigten Gutes am Ort und zur Zeit der Ablieferung und dem Wert zu ersetzen, den das unbeschädigte Gut am Ort und zur Zeit der Ablieferung gehabt hätte. Es wird vermutet, dass die zur Schadensminderung und Schadensbehebung aufzuwendenden Kosten dem nach Satz 1 zu ermittelnden Unterschiedsbetrag entsprechen.

(3) Der Wert des Gutes bestimmt sich nach dem Marktpreis, sonst nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit. Ist das Gut unmittelbar vor der Übernahme zur Beförderung verkauft worden, so wird vermutet, dass der in der Rechnung des Verkäufers ausgewiesene Kaufpreis zuzüglich der Beförderungskosten der Marktpreis ist.

(4) Von dem nach den vorstehenden Absätzen zu ersetzenden Wert ist der Betrag abzuziehen, der infolge des Verlusts oder der Beschädigung an Zöllen und sonstigen Kosten sowie im Falle des Verlusts an Fracht erspart ist.

### *§ 514 Schadensfeststellungskosten*

Bei Verlust oder Beschädigung des Gutes hat der Verfrachter über den nach § 513 zu leistenden Ersatz hinaus die Kosten der Feststellung des Schadens zu tragen.

### *§ 515 Haftungshöchstbetrag*

(1) Die nach den §§ 513 und 514 zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung ist auf einen Betrag von 875 Rechnungseinheiten für das Stück oder die Einheit oder einen Betrag von 3 Rechnungseinheiten für das Kilogramm des Rohgewichts der verlorenen oder beschädigten Güter begrenzt, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Wird ein Container, eine Palette oder ein ähnliches Gerät verwendet, um die Güter für die Beförderung zusammenzufassen, so gilt jedes Stück und jede Einheit, welche in einem Konnossement oder einem Seefrachtbrief als in einem solchen Gerät enthalten angegeben sind, als Stück oder Einheit im Sinne des Satzes 1. Soweit das Konnossement oder der Seefrachtbrief solche Angaben nicht enthält, gilt das Gerät als Stück oder Einheit.

(2) Sind nur einzelne Frachtstücke der Gesamtheit der zur Beförderung aufgegebenen Güter (Sendung) verloren oder beschädigt worden, so ist der Berechnung der Begrenzung nach Absatz 1

1. die gesamte Sendung zu Grunde zu legen, wenn die gesamte Sendung entwertet ist, oder
2. der entwertete Teil der Sendung zu Grunde zu legen, wenn nur ein Teil der Sendung entwertet ist.

(3) Die Haftung des Verfrachters wegen Überschreitung der Lieferfrist ist auf den dreifachen Betrag der Fracht begrenzt.

#### *§ 516 Rechnungseinheit*

Die in diesem Titel genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der Betrag wird in Euro entsprechend dem Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag der Ablieferung des Gutes oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.

#### *§ 517 Außervertragliche Ansprüche*

(1) Die in diesem Unterabschnitt und im Seefrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen gelten auch für einen außervertraglichen Anspruch des Befrachters oder des Empfängers gegen den Verfrachter wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist.

(2) Der Verfrachter kann auch gegenüber außervertraglichen Ansprüchen Dritter wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes die Einwendungen nach Absatz 1 geltend machen. Die Einwendungen können jedoch nicht geltend gemacht werden, wenn

1. der Dritte der Beförderung nicht zugestimmt hat und der Verfrachter die fehlende Befugnis des Befrachters, das Gut zu versenden, kannte oder infolge grober Fahrlässigkeit nicht kannte oder

2. das Gut vor Übernahme zur Beförderung dem Dritten oder einer Person, die von diesem ihr Recht zum Besitz ableitet, abhanden gekommen ist.

#### *§ 518 Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen*

Die in diesem Untertitel und im Seefrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen gelten nicht, wenn

1. der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangen hat oder
2. das Gut ohne die nach § 485 Absatz 4 erforderliche Zustimmung des Befrachters oder des Abladers auf Deck verladen wurde und der Verfrachter nicht beweisen kann, dass der Schaden nicht auf die Decksverladung zurückzuführen ist.

#### *§ 519 Haftung der Leute und der Schiffsbesatzung*

(1) Werden Ansprüche aus außervertraglicher Haftung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist gegen einen der Leute des Verfrachters oder gegen ein Mitglied der Schiffsbesatzung erhoben, so kann sich auch jener auf die in diesem Untertitel und im Seefrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen berufen.

(2) Eine Berufung auf die Haftungsbefreiungen und -begrenzungen nach Absatz 1 ist ausgeschlossen, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

#### *§ 520 Ausführender Verfrachter*

(1) Wird die Beförderung ganz oder teilweise durch einen Reeder ausgeführt, der nicht der Verfrachter ist, so haftet der Reeder (ausführender Verfrachter) für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes oder durch Überschreitung der Lieferfrist während der durch ihn ausgeführten Beförderung entsteht, in gleicher Weise wie der Verfrachter. Vertragliche Vereinbarungen mit dem Befrachter oder Empfänger, durch die der Verfrachter seine



Haftung erweitert, wirken gegen den ausführenden Verfrachter nur, soweit er ihnen schriftlich zugestimmt hat.

(2) Der ausführende Verfrachter kann alle Einwendungen und Einreden geltend machen, die dem Verfrachter aus dem Seefrachtvertrag zustehen. Wird der ausführende Verfrachter aus einem Konnossement in Anspruch genommen, so ist § 504 Absatz 2 nicht anzuwenden.

(3) Der ausführende Verfrachter hat nach § 512 Handlungen und Unterlassungen nicht nur der in § 512 genannten Personen, sondern auch die des Verfrachters und der Leute des Verfrachters zu vertreten.

(4) Verfrachter und ausführender Verfrachter haften als Gesamtschuldner.

(5) Werden die Leute des ausführenden Verfrachters in Anspruch genommen, so gilt für diese § 519 entsprechend.

#### *§ 521 Schadensanzeige*

(1) Ist ein Verlust oder eine Beschädigung des Gutes äußerlich erkennbar und zeigt der Empfänger oder der Befrachter dem Verfrachter Verlust oder Beschädigung nicht spätestens bei Ablieferung des Gutes an, so wird vermutet, dass das Gut in vertragsgemäßem Zustand abgeliefert worden ist. Die Anzeige muss den Verlust oder die Beschädigung hinreichend deutlich kennzeichnen.

(2) Die Vermutung nach Absatz 1 gilt auch, wenn der Verlust oder die Beschädigung äußerlich nicht erkennbar war und nicht innerhalb von 7 Tagen nach Ablieferung angezeigt worden ist.

(3) Ansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist erlöschen, wenn der Empfänger dem Verfrachter die Überschreitung der Lieferfrist nicht innerhalb von 21 Tagen nach Ablieferung anzeigt.

(4) Eine Schadensanzeige nach Ablieferung ist in Textform zu erstatten. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.

(5) Werden Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist bei Ablieferung angezeigt, so genügt die Anzeige gegenüber demjenigen, der das Gut abgeliefert.

### *§ 522 Verlustvermutung*

- (1) Der Anspruchsberechtigte kann unwiderleglich das Gut als verloren betrachten, wenn es weder innerhalb der Lieferfrist noch innerhalb eines weiteren Zeitraums abgeliefert wird, der der Lieferfrist entspricht, mindestens aber 30 Tage, bei einer grenzüberschreitenden Beförderung 60 Tage beträgt.
- (2) Erhält der Anspruchsberechtigte eine Entschädigung für den Verlust des Gutes, so kann er bei deren Empfang verlangen, dass er unverzüglich benachrichtigt wird, wenn das Gut wieder aufgefunden wird.
- (3) Der Anspruchsberechtigte kann innerhalb eines Monats nach Empfang der Benachrichtigung von dem Wiederauffinden des Gutes verlangen, dass ihm das Gut Zug um Zug gegen Erstattung der Entschädigung, gegebenenfalls abzüglich der in der Entschädigung enthaltenen Kosten, abgeliefert wird. Eine etwaige Pflicht zur Zahlung der Fracht sowie Ansprüche auf Schadenersatz bleiben unberührt.
- (4) Wird das Gut nach Zahlung einer Entschädigung wieder aufgefunden und hat der Anspruchsberechtigte eine Benachrichtigung nicht verlangt oder macht er nach Benachrichtigung seinen Anspruch auf Ablieferung nicht geltend, so kann der Verfrachter über das Gut frei verfügen.

### *§ 523 Abweichende Vereinbarungen*

- (1) Von den Vorschriften dieses Untertitels kann nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im Einzelnen ausgehandelt ist, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen ist.
- (2) Abweichend von Absatz 1 kann jedoch auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen
  1. die vom Verfrachter zu leistende Entschädigung wegen Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung auf einen höheren Betrag begrenzt werden, oder
  2. die Anwendung des § 510 Satz 2 und des § 518 abbedungen werden, wenn zugleich mit der Abbedingung beider vorgenannter Vorschriften die in § 515 genannten Haftungshöchstbeträge durch einen Betrag in Höhe von wenigstens 17 Rechnungseinheiten für das Kilogramm des Rohgewichts ersetzt werden.

## **Zweiter Titel. Reisefrachtvertrag**

### *§ 524 Reisefrachtvertrag*

Sieht der Seefrachtvertrag vor, dass der Verfrachter die Beförderung mit einem bestimmten Schiff im Ganzen auf einer oder mehreren bestimmten Reisen durchzuführen hat (Reisefrachtvertrag), so sind auf den Vertrag die Vorschriften des Ersten Titels mit Ausnahme von § 523 entsprechend anzuwenden, soweit die folgenden besonderen Vorschriften nichts anderes bestimmen.

### *§ 525 Ladehafen. Ladeplatz*

(1) Der Verfrachter hat das Schiff zur Einnahme der Ladung an den vereinbarten oder den vom Befrachter zu benennenden Ladeplatz hinzulegen.

(2) Hat der Befrachter den Ladehafen oder den Ladeplatz nach Abschluss des Reisefrachtvertrages zu benennen, so muss er bei der Benennung des Ladehafens oder Ladeplatzes im Hinblick auf dessen Sicherheit die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachten.

### *§ 526 Anzeige der Ladebereitschaft*

(1) Der Verfrachter hat, sobald das Schiff am Ladeplatz zur Einnahme der Ladung bereit ist, dem Befrachter die Ladebereitschaft anzuzeigen. Hat der Befrachter den Ladeplatz noch zu benennen, kann der Verfrachter die Ladebereitschaft bereits anzeigen, wenn das Schiff den Ladehafen erreicht hat.

(2) Die Ladebereitschaft muss während der am Ladeplatz üblichen Geschäftsstunden angezeigt werden. Wird die Ladebereitschaft außerhalb der ortsüblichen Geschäftsstunden angezeigt, so gilt die Anzeige mit Beginn der auf sie folgenden ortsüblichen Geschäftsstunde als zugegangen.

### *§ 527 Ladezeit*

(1) Mit dem auf die Anzeige folgenden Tag beginnt die Ladezeit.

(2) Für die Ladezeit kann, sofern nichts Abweichendes vereinbart ist, keine besondere Vergütung verlangt werden.

(3) Wartet der Verfrachter auf Grund vertraglicher Vereinbarung oder aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, über die Ladezeit hinaus (Überliegezeit), so hat er Anspruch auf eine angemessene Vergütung (Liegegeld). Macht der Empfänger nach Ankunft des Schiffes am Löschplatz sein Recht nach § 493 Absatz 1 Satz 1 geltend, so schuldet auch er das Liegegeld, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist.

(4) Die Lade- und die Überliegezeit bemessen sich mangels abweichender Vereinbarung nach einer den Umständen des Falles angemessenen Frist. Bei der Berechnung der Lade- und Überliegezeit werden die Tage in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge unter Einschluss der Sonntage und der Feiertage gezählt. Nicht in Ansatz kommt die Zeit, in der das Verladen des Gutes aus Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, unmöglich ist.

#### *§ 528 Verladen*

Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nicht etwas anderes ergibt, hat der Befrachter das Gut zu verladen. Der Verfrachter ist nicht befugt, das Gut umzuladen.

#### *§ 529 Teilbeförderung*

(1) Wird nur ein Teil der vereinbarten Ladung verladen, so kann der Befrachter jederzeit verlangen, dass der Verfrachter die unvollständige Ladung befördert. In diesem Fall gebührt dem Verfrachter die volle Fracht, das etwaige Liegegeld sowie Ersatz der Aufwendungen, die ihm infolge der Unvollständigkeit der Ladung entstehen. Ist der Verfrachter nach dem Reisefrachtvertrag berechtigt, mit demselben Schiff anstelle des nicht verladenen Gutes anderes Gut zu befördern, und macht er von diesem Recht Gebrauch, so kommt von der vollen Fracht die Fracht für die Beförderung dieses anderen Gutes in Abzug. Soweit dem Verfrachter durch die Unvollständigkeit der Ladung die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, kann er die Bestellung einer anderweitigen Sicherheit fordern. Beruht die Unvollständigkeit der Verladung auf Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, so steht diesem der Anspruch nach den Sätzen 2 bis 4 nur insoweit zu, als tatsächlich Ladung befördert wird.

(2) Wird innerhalb der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit nur ein Teil der vereinbarten Ladung verladen, so kann der Verfrachter mit der Beförderung der unvollständigen Ladung beginnen und die Ansprüche nach Absatz 1 Satz 2 bis 4 geltend machen, wenn er dem Befrachter erfolglos eine angemessene Frist mit der Erklärung gesetzt hat, dass er nicht länger warten werde, wenn das Gut nicht bis zum Ablauf dieser Frist verladen oder abgeladen werde. § 489 Absatz 4 ist entsprechend anzuwenden.

### *§ 530 Kündigung durch den Verfrachter*

(1) Verläßt der Befrachter das Gut nicht innerhalb der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit oder bewirkt er, wenn er zur Verladung nicht verpflichtet ist, die Abladung nicht innerhalb der Ladezeit oder der vereinbarten Überliegezeit, so kann der Verfrachter den Vertrag nach Maßgabe von § 489 kündigen und die Ansprüche nach § 488 Absatz 2 geltend machen.

(2) Der Verfrachter kann bereits vor Ablauf der Ladezeit oder vereinbarten Überliegezeit kündigen, wenn offensichtlich ist, dass die Voraussetzungen der Kündigung eintreten werden.

### *§ 531 Löschen*

(1) Die §§ 525 bis 528 über Ladehafen und Ladeplatz, Anzeige der Ladebereitschaft, Ladezeit und Verladen sind entsprechend auf Löschhafen und Löschplatz, Anzeige der Löschbereitschaft, Löschzeit und Löschen anzuwenden. Der Empfänger schuldet auch dann Liegegeld wegen Überschreitung der Löschzeit, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes nicht mitgeteilt worden ist.

(2) Ist der Empfänger dem Verfrachter unbekannt, so ist die Anzeige der Löschbereitschaft durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise zu bewirken.

## **Zweiter Unterabschnitt. Personenbeförderungsverträge**

### *§ 532 Haftung für Personen- oder Gepäckschäden*

...

*§ 533 Pfandrecht des Beförderers*

- (1) Der Beförderer hat wegen des Beförderungsentgelts an den von dem Reisenden an Bord gebrachten Sachen ein Pfandrecht.
- (2) Das Pfandrecht besteht jedoch nur, solange die Sachen zurückbehalten oder hinterlegt sind.

**Dritter Abschnitt. Schiffsüberlassungsverträge**

***Erster Unterabschnitt. Schiffsmiete***

*§ 534 Schiffsmietvertrag*

- (1) Durch den Schiffsmietvertrag (Bareboat-Charter) wird der Vermieter verpflichtet, dem Mieter den Gebrauch eines bestimmten Schiffes ohne Besatzung und ohne vollständige Ausrüstung für eine bestimmte Zeit zu gewähren.
- (2) Der Mieter wird verpflichtet, die vereinbarte Miete zu zahlen. Die Miete ist mangels anderer Vereinbarung halbmonatlich im Voraus zu zahlen.

*§ 535 Übergabe und Rückgabe des Schiffes*

- (1) Der Vermieter hat dem Mieter das Schiff zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu übergeben.
- (2) Der Mieter ist verpflichtet, nach Beendigung des Mietverhältnisses das Schiff in demselben Zustand unter Berücksichtigung der Abnutzung infolge vertragsgemäßen Gebrauchs zurückzugeben.

*§ 536 Sicherung der Rechte des Vermieters*

Der Mieter hat die Rechte des Vermieters gegenüber Dritten für den Vermieter zu sichern.

## **Zweiter Unterabschnitt. Zeitcharter**

### *§ 537 Zeitchartervertrag*

- (1) Durch den Zeitchartervertrag wird der Zeitvercharterer verpflichtet, dem Zeitcharterer zu dessen Verwendung ein bestimmtes Schiff mit Besatzung für eine bestimmte Zeit zur Verfügung zu stellen und mit dem Schiff Güter oder Personen zu befördern oder andere vereinbarte Leistungen zu erbringen.
- (2) Der Zeitcharterer wird verpflichtet, die vereinbarte Zeitfracht zu zahlen.

### *§ 538 Bereitstellung des Schiffes*

- (1) Das Schiff ist dem Zeitcharterer zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand bereit zu stellen.
- (2) Ist vereinbart, dass das Schiff zu einem bestimmten Termin oder innerhalb einer bestimmten Frist bereit gestellt werden soll, so kann der Zeitcharterer ohne Fristsetzung vom Vertrag zurücktreten, wenn die Vereinbarung nicht erfüllt wird oder offensichtlich ist, dass sie nicht erfüllt werden wird.

### *§ 539 Erhaltung des vertragsgemäßen Zustands des Schiffes*

Der Zeitvercharterer hat das Schiff während der Dauer des Zeitchartervertrages in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu erhalten. Er hat insbesondere zu dafür zu sorgen, dass das Schiff seetüchtig und ladungstüchtig ist.

### *§ 540 Verwendung des Schiffes*

- (1) Der Zeitcharterer bestimmt über die Verwendung des Schiffes. Weist der Zeitcharterer den Zeitvercharterer an, einen bestimmten Hafen oder Liegeplatz anzulaufen, so muss er bei der Benennung des Hafens oder Liegeplatzes im Hinblick auf dessen Sicherheit die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachten.
- (2) Der Zeitvercharterer ist für die Führung und die sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich.

- (3) Der Zeitcharterer ist berechtigt, das Schiff an einen Dritten zu verchartern.

#### *§ 541 Unterrichtungspflichten*

Zeitvercharterer und Zeitcharterer sind verpflichtet, sich gegenseitig über alle das Schiff und die Reisen betreffenden Umstände von Bedeutung zu unterrichten.

#### *§ 542 Verladen und Löschen*

- (1) Der Zeitcharterer hat die Ladung zu laden, zu stauen, zu befestigen und zu löschen.
- (2) Der Zeitvercharterer hat dafür zu sorgen, dass die Verladung die Seetüchtigkeit des Schiffes nicht beeinträchtigt.

#### *§ 543 Dokumente*

Der Zeitvercharterer hat dafür zu sorgen, dass der Kapitän auf Weisung des Zeitcharterers für diesen Konnossemente oder Seefrachtbriefe über die übernommenen Güter ausstellt.

#### *§ 544 Verteilung der Kosten*

- (1) Der Zeitvercharterer hat die laufenden Kosten des Schiffsbetriebs zu tragen, insbesondere die Kosten der Besatzung, der Ausrüstung, der Unterhaltung und der Versicherung des Schiffes.
- (2) Der Zeitcharterer ist verpflichtet, den für den Betrieb des Schiffes erforderlichen Treibstoff in handelsüblicher Qualität zu beschaffen. Er hat ferner die zum Zwecke der Beförderung oder Erbringung sonstiger Leistungen erforderlichen Aufwendungen zu tragen, insbesondere Hafengebühren, Lotsengelder, Schlepperhilfen und Prämien für eine weiter gehende Versicherung des Schiffes.

#### *§ 545 Zeitfracht*

- (1) Die Zeitfracht ist mangels anderer Vereinbarung halbmonatlich im Voraus zu zahlen.



(2) Die Pflicht zur Zahlung der Zeitfracht entfällt für die Zeit, in der das Schiff infolge von Mängeln oder infolge von Umständen, die dem Risikobereich des Zeitvercharterers zuzurechnen sind, dem Zeitcharterer nicht zur vertragsgemäßen Verwendung zur Verfügung steht (off-hire). Ist die vertragsgemäße Verwendung des Schiffes gemindert, ist eine angemessen herabgesetzte Zeitfracht zu zahlen.

#### *§ 546 Pfandrecht*

(1) Der Zeitvercharterer hat wegen der fälligen Zeitfracht ein Pfandrecht an den im Eigentum des Zeitcharterers stehenden an Bord gebrachten Sachen einschließlich des Treibstoffs.

(2) Der Zeitvercharterer hat ferner wegen der fälligen Zeitfracht ein Pfandrecht an den Forderungen des Zeitcharterers aus von diesem abgeschlossenen Fracht- und Unterzeitcharterverträgen, die mit dem Schiff erfüllt werden. Der Schuldner der Forderung kann, sobald ihm der Zeitvercharterer das Pfandrecht angezeigt hat, nur an den Zeitcharterer und den Zeitvercharterer gemeinschaftlich leisten; er kann, wenn Zeitcharterer und Zeitvercharterer ihm für die Zahlung keine übereinstimmende Weisung geben, die Leistung für beide hinterlegen.

#### *§ 547 Schadensersatz*

Verletzt eine Partei des Zeitchartervertrags eine Pflicht aus diesem Vertrag, so kann die andere Partei Schadensersatz nach den allgemeinen für Schuldverhältnisse geltenden Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs verlangen.

#### *§ 548 Zurückbehaltungsrecht*

Der Zeitvercharterer kann seine Leistungen, einschließlich der Aufnahme von Ladung und der Ausstellung von Konnossementen, verweigern, wenn der Zeitcharterer mit der Zahlung der Zeitfracht in Verzug ist.

#### *§ 549 Kündigung*

(1) Ist der Zeitcharterer mit der Zahlung von mehr als einer Monatsrate in Verzug, kann der Zeitvercharterer den Vertrag mit einer Kündigungsfrist von 7 Tagen kündigen.

(2) Der Zeitcharterer kann den Vertrag mit einer Frist von 3 Tagen kündigen, wenn ihm das Schiff infolge von Mängeln oder von Umständen, die dem Risikobereich des Zeitvercharterers zuzurechnen sind, für die Ausführung von Beförderungen oder Erbringung sonstiger Leistungen länger als 14 Tage nicht zu Verfügung steht.

(3) § 314 BGB bleibt unberührt.

#### *§ 550 Rückgabe des Schiffes*

(1) Mit Ablauf der vereinbarten Zeit hat der Zeitcharterer das Schiff am vereinbarten Ort zurückzugeben.

(2) Wird der Vertrag durch Kündigung beendet, ist das Schiff dort zurückzugeben, wo es sich in dem Zeitpunkt befindet, in dem die Kündigung wirksam wird.

(3) Hat eine Partei den Grund für eine Kündigung nach § 549 zu vertreten, so hat sie der anderen Partei den durch die vorzeitige Beendigung entstandenen Schaden zu ersetzen.

#### *§ 551 Veräußerung des Schiffes*

(1) Veräußert der Zeitvercharterer das Schiff an einen Dritten, nachdem es dem Zeitcharterer zur Verfügung gestellt worden ist, so tritt der Erwerber in die sich während der Dauer seines Eigentums aus dem Zeitchartervertrag ergebenden Rechte und Pflichten ein.

(2) Erfüllt der Erwerber diese Pflichten nicht, so haftet der Veräußerer für den dem Zeitcharterer von dem Erwerber zu ersetzenden Schaden wie ein Bürge, der auf die Einrede der Vorausklage verzichtet hat. Teilt der Zeitvercharterer dem Zeitcharterer den Übergang des Eigentums mit, so haftet er nur bis zu dem Zeitpunkt, zu dem der Zeitcharterer den Zeitchartervertrag hätte kündigen können.

## **Vierter Abschnitt. Schiffsnotlagen**

### ***Erster Unterabschnitt. Schiffszusammenstoß***

#### *§ 552 Haftungsgrundsatz*

Im Falle eines Zusammenstoßes von Schiffen haftet der Reeder des Schiffes, das den Zusammenstoß verursacht hat, für den durch den Zusammenstoß verursachten Schaden an dem anderen Schiff und den an Bord der Schiffe befindlichen Personen und Sachen, wenn ihn ein Verschulden trifft.

#### *§ 553 Beiderseitiges Verschulden*

(1) Trifft die Reeder mehrerer am Zusammenstoß beteiligter Schiffe ein Verschulden, so sind sie zum Ersatz des durch den Zusammenstoß verursachten Schadens am Schiff und den an Bord befindlichen Sachen nach dem Verhältnis der Schwere des ihnen jeweils zur Last fallenden Verschuldens verpflichtet. Kann ein solches Verhältnis nicht festgesetzt werden, so haften die Reeder zu gleichen Teilen.

(2) Für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung einer an Bord befindlichen Person entsteht, haften die Reeder der Schiffe, die ein Verschulden trifft, als Gesamtschuldner. Im Verhältnis zueinander sind die Reeder nach Maßgabe des Absatzes 1 verpflichtet.

#### *§ 554 Fernschädigung*

Fügt ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeobachtung einer Schifffahrsregel einem anderen Schiff oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen einen Schaden zu, ohne dass ein Zusammenstoß stattfindet, so finden die §§ 552 und 553 entsprechende Anwendung.

#### *§ 555 Beteiligung eines Binnenschiffs*

Die §§ 552 bis 554 gelten auch dann, wenn bei dem Zusammenstoß ein Binnenschiff beteiligt ist.

## **Zweiter Unterabschnitt. Bergung**

### *§ 556 Pflichten des Bergers und sonstiger Personen*

(1) Wer einem in Seegewässern in Gefahr befindlichen See- oder Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand, einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Seeschiff oder von einem Seeschiff aus einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand Hilfe leistet (Berger), ist gegenüber dem Eigentümer des Schiffes sowie dem Eigentümer des sonstigen Vermögensgegenstandes verpflichtet, die Bergungsmaßnahmen mit der gebotenen Sorgfalt durchzuführen, andere Berger um Unterstützung zu bitten, wenn die Umstände dies bei vernünftiger Betrachtungsweise erfordern, und das Eingreifen anderer Berger hinzunehmen, wenn von dem Schiffer oder Kapitän oder dem Eigentümer des in Gefahr befindlichen Schiffes oder dem Eigentümer des sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes vernünftigerweise darum ersucht wird.

(2) Der Eigentümer und der Schiffer oder Kapitän des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie der Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes sind gegenüber dem Berger verpflichtet, mit diesem während der Bergungsmaßnahmen in jeder Hinsicht zusammenzuarbeiten. Wurde das Schiff oder ein sonstiger Vermögensgegenstand in Sicherheit gebracht, so sind sie ferner auf vernünftiges Ersuchen des Bergers verpflichtet, das Schiff oder den sonstigen Vermögensgegenstand zurückzunehmen.

(3) Als Schiff im Sinne dieses Abschnitts ist auch ein schwimmendes Gerät oder schwimmfähiges Bauwerk anzusehen. Vermögensgegenstand im Sinne dieses Abschnitts ist auch ein gefährdeter Anspruch auf Fracht. Nicht als Schiff oder Vermögensgegenstand im Sinne dieses Abschnitts gelten dagegen

1. eine auf Dauer und absichtlich an der Küste oder am Ufer befestigte Sache sowie
2. eine feste oder schwimmende Plattform oder eine der Küste vorgelagerte bewegliche Bohreinrichtung, die sich zur Erforschung, Ausbeutung oder Gewinnung mineralischer Ressourcen des Meeresbodens vor Ort im Einsatz befindet.

### *§ 557 Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden*

(1) Der Berger ist gegenüber dem Eigentümer des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie dem Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes verpflicht-

tet, während der Bergungsmaßnahmen die gebotene Sorgfalt anzuwenden, um Umweltschäden zu verhüten oder zu begrenzen. Die gleiche Pflicht trifft den Eigentümer und den Schiffer oder Kapitän des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie den Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes gegenüber dem Berger. Eine abweichende Vereinbarung ist nichtig.

(2) Ein Umweltschaden ist eine erhebliche physische Schädigung der menschlichen Gesundheit oder der Tier- und Pflanzenwelt des Meeres oder der Meeresressourcen in Küsten- und Binnengewässern oder angrenzenden Gebieten, die durch Verschmutzung, Verseuchung, Feuer, Explosion oder ähnliche schwerwiegende Ereignisse verursacht wird.

#### *§ 558 Bergelohnanspruch*

(1) Waren die Bergungsmaßnahmen erfolgreich, hat der Berger einen Anspruch auf Zahlung eines Bergelohns. Der Anspruch besteht auch dann, wenn das geborgene Schiff und das Schiff, von dem aus die Bergungsmaßnahmen durchgeführt wurden, demselben Eigentümer gehören.

(2) Der Bergelohn umfasst zugleich den Ersatz der Aufwendungen, die zum Zweck des Bergens gemacht wurden. Nicht im Bergelohn enthalten sind Kosten und Gebühren der Behörden, zu entrichtende Zölle und sonstige Abgaben, Kosten zum Zweck der Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung der geborgenen Gegenstände (Bergungskosten).

(3) Zur Zahlung des Bergelohns und der Bergungskosten sind der Schiffseigentümer sowie die Eigentümer der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände im Verhältnis des Wertes dieser Gegenstände zueinander anteilig verpflichtet.

#### *§ 559 Höhe des Bergelohns*

(1) Der Bergelohn ist, wenn die Parteien seine Höhe nicht vereinbart haben, so festzusetzen, dass er einen Anreiz für Bergungsmaßnahmen schafft. Bei der Festsetzung sind zugleich die folgenden Kriterien ohne Rücksicht auf die nachstehend aufgeführte Reihenfolge zu berücksichtigen:

1. der Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände;

2. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 557 Absatz 2);
3. das Ausmaß des vom Berger erzielten Erfolgs;
4. Art und Erheblichkeit der Gefahr;
5. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Bergung des Schiffes und der sonstigen Vermögensgegenstände sowie die Rettung von Menschenleben;
6. die vom Berger aufgewendete Zeit sowie die ihm entstandenen Unkosten und Verluste;
7. die Haftungs- oder sonstige Gefahr, der der Berger oder seine Ausrüstung ausgesetzt war;
8. die Unverzüglichkeit, mit der die Leistungen erbracht wurden;
9. die Verfügbarkeit und der Einsatz von Schiffen oder anderen Ausrüstungsgegenständen, die für Bergungsmaßnahmen bestimmt waren;
10. die Einsatzbereitschaft und Tauglichkeit der Ausrüstung des Bergers sowie deren Wert.

(2) Der Bergelohn ohne Zinsen, Bergungskosten und erstattungsfähige Verfahrenskosten darf den Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände nicht übersteigen.

#### *§ 560 Sondervergütung*

(1) Hat der Berger Bergungsmaßnahmen für ein Schiff durchgeführt, das als solches oder durch seine Ladung eine Gefahr für die Umwelt darstellte, so kann er von dem Eigentümer des Schiffes die Zahlung einer Sondervergütung verlangen, soweit diese den dem Berger zustehenden Bergelohn übersteigt. Der Anspruch auf Sondervergütung besteht auch dann, wenn das geborgene Schiff und das Schiff, von dem aus die Bergungsmaßnahmen durchgeführt wurden, demselben Eigentümer gehören.

(2) Die Sondervergütung entspricht den dem Berger entstandenen Unkosten. Unkosten im Sinne von Satz 1 sind die im Rahmen der Bergungsmaßnahmen vernünftigerweise aufgewendeten Auslagen sowie ein angemessener Betrag für Ausrüstung und Personal, die tatsächlich und vernünftigerweise für die Bergungsmaßnahme eingesetzt worden sind. Bei der Bestimmung der Angemessenheit des für Ausrüstung und Personal anzusetzenden Betrages sind die in § 559 Absatz 1 Satz 2 Nummer 8 bis 10 genannten Kriterien zu berücksichtigen.

(3) Hat der Berger durch seine Bergungsmaßnahmen einen Umweltschaden (§ 557 Absatz 2) verhütet oder begrenzt, so kann die nach Absatz 2 festzusetzende Sondervergütung um bis zu 30 Prozent erhöht werden. Abweichend von Satz 1 kann die Sondervergütung unter Berücksichtigung der in § 559 Absatz 1 Satz 2 genannten Kriterien um bis zu 100 Prozent erhöht werden, wenn dies billig und gerecht erscheint.

#### *§ 561 Ausschluss des Vergütungsanspruchs*

(1) Der Berger kann für durchgeführte Bergungsmaßnahmen keine Vergütung nach den Vorschriften dieses Abschnitts verlangen, soweit die Maßnahmen nicht über das hinausgehen, was bei vernünftiger Betrachtung als ordnungsgemäße Erfüllung eines vor Eintritt der Gefahr eingegangenen Vertrags angesehen werden kann.

(2) Der Berger kann ferner dann keine Vergütung nach den Vorschriften dieses Abschnitts verlangen, wenn er entgegen dem ausdrücklichen und vernünftigen Verbot des Eigentümers oder des Schiffers oder Kapitäns des Schiffes oder des Eigentümers eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes, der sich nicht an Bord des Schiffes befindet oder befunden hat, Bergungsmaßnahmen durchführt.

#### *§ 562 Fehlverhalten des Bergers*

(1) Der Bergelohn kann herabgesetzt oder gänzlich versagt werden, wenn die Bergungsmaßnahmen durch Verschulden des Bergers notwendig oder schwieriger geworden sind oder wenn sich der Berger des Betrugs oder eines anderen unredlichen Verhaltens schuldig gemacht hat.

(2) Die Sondervergütung kann ganz oder teilweise versagt werden, wenn einer der in Absatz 1 genannten Gründe vorliegt oder wenn der Berger nachlässig gehandelt und es dadurch versäumt hat, Umweltschäden (§ 557 Absatz 2) zu verhüten oder zu begrenzen.

### *§ 563 Ausgleichsanspruch der Schiffsbesatzung*

(1) Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder teilweise von einem anderen Schiff geborgen, so wird der Bergelohn oder die Sondervergütung zwischen dem Schiffseigner oder Reeder, dem Schiffer oder Kapitän und der übrigen Besatzung des anderen Schiffes in der Weise verteilt, dass zunächst dem Schiffseigner oder Reeder die Schäden am Schiff und die Unkosten ersetzt werden, und dass von dem Rest der Schiffseigner oder Reeder zwei Drittel, der Schiffer oder Kapitän und die übrige Besatzung je ein Sechstel erhalten.

(2) Der auf die Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Schiffers oder Kapitäns entfallende Betrag wird unter alle Mitglieder derselben unter besonderer Berücksichtigung der sachlichen und persönlichen Leistungen eines jeden verteilt. Die Verteilung erfolgt durch den Schiffer oder Kapitän mittels eines vor Beendigung der Reise der Besatzung bekannt zu gebenden Verteilungsplans, in dem der Bruchteil festgesetzt ist, der jedem Beteiligten zukommt.

(3) Von den Absätzen 1 und 2 abweichende Vereinbarungen zu Lasten des Schiffers oder Kapitäns oder der übrigen Schiffsbesatzung sind nichtig.

(4) Die Absätze 1 bis 3 sind nicht anzuwenden, wenn die Bergungsmaßnahmen von einem Bergungs- oder Schleppschiff aus durchgeführt werden.

### *§ 564 Mehrheit von Bergern*

(1) Wirken mehrere Berger an der Bergung mit, so kann jeder Berger nur einen Anteil am Bergelohn verlangen. Auf die Bestimmung des Verhältnisses der Anteile der Berger am Bergelohn zueinander ist § 559 Absatz 1 entsprechend anzuwenden; § 563 bleibt unberührt.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann jedoch ein Berger Bergelohn in voller Höhe verlangen, wenn er das Eingreifen der anderen Berger auf Ersuchen des Eigentümers des in Gefahr befindlichen Schiffes oder eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes hingenommen hat und sich das Ersuchen als nicht vernünftig erweist.

### *§ 565 Rettung von Menschen*

(1) Menschen, denen das Leben gerettet worden ist, haben weder einen Bergelohn noch eine Sondervergütung zu entrichten.



(2) Wer bei Bergungsmaßnahmen Handlungen zur Rettung von Menschenleben unternimmt, kann jedoch von dem Berger einen angemessenen Anteil an der diesem für die Bergung des Schiffes oder eines sonstigen Vermögensgegenstandes oder für die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 557 Absatz 2) nach den Vorschriften dieses Abschnitts zuerkannten Vergütung verlangen. Steht dem Berger aus den in § 562 genannten Gründen keine oder nur eine verminderte Vergütung zu, kann der Anspruch auf einen angemessenen Anteil an der Vergütung in Höhe des Betrages, um den er sich mindert, unmittelbar gegen den Eigentümer des Schiffes und, soweit die Bergungsmaßnahmen erfolgreich waren, gegen die Eigentümer der geborgenen Vermögensgegenstände geltend gemacht werden; § 558 Absatz 3 gilt entsprechend.

#### *§ 566 Abschluss und Inhaltskontrolle eines Bergungsvertrags*

(1) Sowohl der Eigentümer als auch der Schiffer oder Kapitän des in Gefahr befindlichen Schiffes sind berechtigt, im Namen der Eigentümer der an Bord des Schiffes befindlichen Vermögensgegenstände Verträge über Bergungsmaßnahmen abzuschließen. Der Schiffer oder Kapitän dieses Schiffes ist darüber hinaus berechtigt, auch in Namen des Schiffseigentümers Verträge über Bergungsmaßnahmen abzuschließen.

(2) Der Bergungsvertrag oder einzelne seiner Bestimmungen können auf Antrag durch Urteil für nichtig erklärt oder abgeändert werden;

1. wenn der Vertrag infolge unzulässiger Beeinflussung oder unter dem Einfluss der Gefahr eingegangen worden ist und seine Bestimmungen unbillig sind oder
2. wenn die vertraglich vereinbarte Vergütung im Verhältnis zu den tatsächlich erbrachten Leistungen übermäßig hoch oder übermäßig gering ist.

#### *§ 567 Pfandrecht. Zurückbehaltungsrecht*

(1) Der Gläubiger hat für seine Forderung auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten die Rechte eines Schiffsgläubigers an dem geborgenen Schiff.

(2) An den übrigen geborgenen Sachen steht dem Gläubiger für seine Forderung auf Bergelohn einschließlich Bergungskosten ein Pfandrecht zu und, soweit der Gläubiger Alleinbesitzer der Sache ist, auch ein Zurückbehaltungsrecht.

- (3) Der Gläubiger darf das nach Absatz 1 oder 2 gewährte Pfand- und Zurückbehaltungsrecht nicht geltend machen oder ausüben,
1. wenn ihm für seine Forderung einschließlich Zinsen und Kosten ausreichende Sicherheit in gehöriger Weise angeboten oder geleistet worden ist,
  2. soweit das geborgene Schiff oder die sonstige geborgene Sache einem Staat gehört oder, im Falle eines Schiffes, von einem Staat betrieben wird, und das Schiff oder die sonstige Sache nichtgewerblichen Zwecken dient und im Zeitpunkt der Bergungsmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität genießt,
  3. soweit es sich um geborgene Ladung handelt, die von einem Staat für humanitäre Zwecke gespendet wurde, vorausgesetzt, der Staat hat sich bereit erklärt, die im Hinblick auf diese Ladung erbrachten Bergungsleistungen zu bezahlen.

#### *§ 568 Rangfolge der Pfandrechte*

- (1) Pfandrechte an den geborgenen Sachen nach § 567 Absatz 2 haben den Vorrang vor allen anderen an den Sachen begründeten Pfandrechten, auch wenn diese früher entstanden sind.
- (2) Bestehen an einer Sache mehrere Pfandrechte nach § 567 Absatz 2, so geht das Pfandrecht für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor; Pfandrechte für gleichzeitig entstandene Forderungen sind gleichberechtigt; § 586 Absatz 3 gilt entsprechend. Das Gleiche gilt im Verhältnis zu einem wegen desselben Ereignisses begründeten Pfandrechts wegen Beitrags zu Großer Haverei nach § 577 Absatz 1.
- (3) Pfandrechte an den geborgenen Sachen nach § 567 Absatz 2 erlöschen nach einem Jahr seit der Entstehung der Forderung; § 583 Absatz 2 gilt entsprechend.
- (4) Die Befriedigung des Gläubigers aus den geborgenen Sachen wegen des Pfandrechts nach § 567 Absatz 2 erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften.

### *§ 569 Sicherheitsleistung*

(1) Der Berger kann für seine Forderung auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Zinsen und Kosten von dem Schuldner der Forderung die Leistung einer ausreichenden Sicherheit verlangen. Satz 1 gilt jedoch nicht, wenn die Bergungsmaßnahmen für ein Schiff durchgeführt wurden, das einem Staat gehört oder von ihm betrieben wird, nichtgewerblichen Zwecken dient und im Zeitpunkt der Bergungsmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität genießt.

(2) Der Eigentümer des geborgenen Schiffes hat unbeschadet des Absatzes 1 nach besten Kräften sicherzustellen, dass die Eigentümer der Ladung für die gegen sie gerichteten Forderungen einschließlich Zinsen und Kosten eine ausreichende Sicherheit leisten, bevor die Ladung freigegeben wird.

(3) Das geborgene Schiff und die sonstigen geborgenen Sachen dürfen vor Befriedigung oder Sicherstellung der Forderungen des Bergers nicht ohne dessen Zustimmung von dem Hafen oder Ort, den sie nach Beendigung der Bergungsmaßnahmen zuerst erreicht haben, entfernt werden.

(4) Liefert der Schiffer oder Kapitän entgegen Absatz 3 geborgene Ladung aus, so haftet er für den durch sein Verschulden dem Berger entstandenen Schaden. Dies gilt auch dann, wenn der Schiffer auf Anweisung des Schiffseigners oder der Kapitän auf Anweisung des Reeders gehandelt hat.

### *§ 570 Einstweilige Verfügung*

Auf Antrag des Bergers kann das für die Hauptsache zuständige Gericht unter Berücksichtigung der Umstände des Falles nach billigem Ermessen durch einstweilige Verfügung regeln, dass der Schuldner des Anspruchs auf Bergelohn oder Sondervergütung dem Berger einen als billig und gerecht zu erachtenden Betrag als Abschlagszahlung zu leisten hat und zu welchen Bedingungen die Leistung zu erbringen ist. Die einstweilige Verfügung kann erlassen werden, auch wenn die in den §§ 935, 940 der Zivilprozessordnung bezeichneten Voraussetzungen nicht zutreffen.

### ***Dritter Unterabschnitt. Große Haverei***

#### *§ 571 Begriff*

Wird das Schiff, der Treibstoff oder die Ladung oder werden mehrere dieser Sachen zur Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr auf Anordnung des Kapitäns vorsätzlich beschädigt oder aufgeopfert oder werden zu diesem Zweck auf Anordnung des Kapitäns Aufwendungen gemacht (Große Haverei), so werden der hierdurch entstandene Schaden und die Aufwendungen von den Beitragspflichtigen gemeinschaftlich getragen.

#### *§ 572 Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten*

(1) Die Anwendung der Vorschriften über die Große Haverei wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass die Gefahr durch Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten herbeigeführt ist. Der Beteiligte, dem ein solches Verschulden zur Last fällt, kann jedoch wegen des ihm entstandenen Schadens keine Vergütung verlangen.

(2) Die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen wird durch die Anwendung der Vorschriften über die Große Haverei nicht ausgeschlossen.

#### *§ 573 Bemessung der Vergütung*

(1) Die Vergütung für die Aufopferung des Schiffes, dessen Zubehörs, des Treibstoffs und der Ladung bemisst sich nach dem Verkehrswert, den die Sache am Bestimmungsort gehabt hätte.

(2) Die Vergütung für die Beschädigung der in Absatz 1 genannten Sachen bemisst sich nach dem Wertverlust, den die Sachen infolge der Großen Haverei erlitten haben. Bei der Bestimmung des Wertverlusts ist der Verkehrswert zugrunde zu legen, den die Sachen am Bestimmungsort haben.

(3) Die Vergütung für entgangene Fracht entspricht dem Betrag, der dem Verfrachter infolge der Großen Haverei nicht geschuldet ist.

(4) Sind Sachen nach dem Havereifall repariert worden, so wird für die Berechnung des Wertverlusts nach Absatz 2 vermutet, dass die für eine Reparatur der Sachen aufgewende-

ten Kosten dem Wertverlust entsprechen. Ist zur Ladung gehörendes Gut unmittelbar vor Übernahme zur Beförderung verkauft worden, so wird vermutet, dass der in der Rechnung des Verkäufers ausgewiesene Kaufpreis abzüglich darin etwa enthaltener Beförderungskosten der Verkehrswert dieses Gutes ist.

#### *§ 574 Pflicht zur Beitragszahlung*

(1) Beitragspflichtig sind der Eigentümer des Schiffes, der Eigentümer des Treibstoffs sowie diejenigen, die die Gefahr tragen, dass die Ladung oder die Frachtforderung untergeht. Maßgebend ist das Eigentum oder die Gefahrtragung im Zeitpunkt des Havereifalls. Nicht beitragspflichtig sind Schiffsbesatzung und Reisende.

(2) Jeder Beitragspflichtige haftet bis zur Höhe des Wertes des geretteten Gegenstandes, mit dem er beitragspflichtig ist, zuzüglich einer dem Beitragspflichtigen zustehenden Vergütung für eine Beschädigung oder Aufopferung dieses Gegenstandes in Großer Haverei.

#### *§ 575 Bemessung des Beitrags*

Der Beitrag zur Großen Haverei bemisst sich nach dem Verhältnis des Wertes der Gegenstände zueinander, die sich in gemeinsamer Gefahr befanden. Maßgebend für den Wert des Schiffes, des Treibstoffs und der Ladung ist der Verkehrswert am Ende der Reise zuzüglich einer etwaigen Vergütung für eine Beschädigung oder Aufopferung des betreffenden Gegenstandes in Großer Haverei. Maßgebend für den Wert der Frachtforderung ist deren Bruttobetrag zuzüglich einer etwaigen Vergütung für entgangene Fracht wegen Havereimaßnahmen.

#### *§ 576 Schiffsgläubigerrecht*

Wegen der vom Eigentümer des Schiffes sowie vom Gläubiger der Fracht zu entrichtenden Beiträge haben die Vergütungsberechtigten an dem Schiff die Rechte eines Schiffsgläubigers.

*§ 577 Pfandrecht. Nichtauslieferung*

- (1) Wegen der von den Eigentümern der Ladung und des Treibstoffs zu entrichtenden Beiträge haben die Vergütungsberechtigten ein Pfandrecht an diesen Sachen. Das Pfandrecht hat Vorrang vor allen anderen an diesen Sachen begründeten Pfandrechten, auch wenn diese früher entstanden sind.
- (2) Bestehen an einer Sache mehrere Pfandrechte nach Absatz 1, so geht das Pfandrecht für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor. Pfandrechte für gleichzeitig entstandene Forderungen sind gleichberechtigt; § 586 Absatz 3 gilt entsprechend. Das Gleiche gilt im Verhältnis zu einem wegen desselben Ereignisses begründeten Pfandrechts wegen Bergung (§ 567 Absatz 2).
- (3) Pfandrechte nach Absatz 1 erlöschen nach einem Jahr seit der Entstehung der Forderung. § 583 Absatz 2 gilt entsprechend.
- (4) Die Befriedigung der Vergütungsberechtigten wegen des Pfandrechts nach Absatz 1 erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften. Das Pfandrecht wird für die Vergütungsberechtigten durch den Verfrachter ausgeübt.
- (5) Der Kapitän darf die Sachen, an denen Pfandrechte nach Absatz 1 bestehen, vor der Berichtigung oder Sicherstellung der Beiträge nicht ausliefern.

*§ 578 Aufmachung der Dispache*

- (1) Der Reeder ist berechtigt, am Bestimmungsort und, wenn dieser nicht erreicht wird, in dem Hafen, wo die Reise endet, die Aufmachung der Dispache zu veranlassen. Wurde Treibstoff oder Ladung vorsätzlich beschädigt oder aufgeopfert, ist er verpflichtet, die Dispache unverzüglich zu veranlassen; unterlässt er dies, so ist er den Beteiligten für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich.
- (2) Wird die Aufmachung der Dispache nach Absatz 1 nicht veranlasst, so kann jeder Beteiligte die Aufmachung beantragen.
- (3) Die Dispache wird durch einen vom Gericht ernannten Sachverständigen (Dispacheur) aufgemacht.

(4) Jeder Beteiligte hat die in seinen Händen befindlichen Urkunden, die zur Aufmachung der Dispache erforderlichen sind, dem Dispacheur zur Verfügung zu stellen.

## **Fünfter Abschnitt. Schiffsgläubiger**

### *§ 579 Gesicherte Forderungen*

(1) Folgende Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers:

1. Heuerforderungen des Kapitäns und der übrigen Personen der Schiffsbesatzung;
2. öffentliche Schiffs-, Schifffahrts- und Hafengebühren sowie Lotsgebühren;
3. Schadensersatzforderungen wegen der Tötung oder Verletzung von Menschen sowie wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen, sofern diese Forderungen aus der Verwendung des Schiffes entstanden sind; ausgenommen sind jedoch Forderungen wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen, die aus einem Vertrag hergeleitet werden oder auch aus einem Vertrag hergeleitet werden können;
4. Forderungen auf Bergelohn oder auf Sondervergütung einschließlich Bergungskosten; Beiträge des Schiffes und der Fracht zur Großen Haverei; Forderungen wegen der Beseitigung des Wracks;
5. Forderungen der Träger der Sozialversicherung einschließlich der Arbeitslosenversicherung gegen den Reeder;
6. Forderungen des Zeitcharterers gegen den Zeitvercharterer auf Rückzahlung von vorausbezahlter Zeitfracht.

(2) Absatz 1 Nummer 3 findet keine Anwendung auf Ansprüche, die auf die radioaktiven Eigenschaften oder eine Verbindung der radioaktiven Eigenschaften mit giftigen, explosiven oder sonstigen gefährlichen Eigenschaften von Kernbrennstoffen oder radioaktiven Erzeugnissen oder Abfällen zurückzuführen sind.

### *§ 580 Schiffsgläubigerrecht*

- (1) Die Schiffsgläubiger haben für ihre Forderungen ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiff. Das Pfandrecht kann gegen jeden Besitzer des Schiffes verfolgt werden.
- (2) Das Schiff haftet auch für die gesetzlichen Zinsen der Forderungen sowie für die Kosten der Befriedigung aus dem Schiff bezweckenden Rechtsverfolgung.

### *§ 581 Gegenstand des Schiffsgläubigerrechts*

- (1) Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger erstreckt sich auf das Zubehör des Schiffes mit Ausnahme der Zubehörstücke, die nicht in das Eigentum des Schiffseigentümers gelangt sind.
- (2) Das Pfandrecht erstreckt sich auch auf einen Ersatzanspruch, der dem Reeder wegen des Verlusts oder der Beschädigung des Schiffes gegen einen Dritten zusteht. Das gleiche gilt hinsichtlich der Vergütung für Schäden am Schiff in Fällen der Großen Haverei.
- (3) Das Pfandrecht erstreckt sich nicht auf eine Forderung aus einer Versicherung, die der Reeder für das Schiff genommen hat.

### *§ 582 Erlöschen der Forderung*

Erlischt die durch das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers gesicherte Forderung, so erlischt auch das Pfandrecht.

### *§ 583 Zeitablauf*

- (1) Das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers erlischt nach Ablauf eines Jahres seit der Entstehung der Forderung.
- (2) Das Pfandrecht erlischt nicht, wenn der Gläubiger innerhalb der Frist des Absatzes 1 die Beschlagnahme des Schiffes wegen des Pfandrechts erwirkt, sofern das Schiff später im Wege der Zwangsvollstreckung veräußert wird, ohne dass das Schiff in der Zwischenzeit von einer Beschlagnahme zugunsten dieses Gläubigers frei geworden ist. Das gleiche gilt für das



Pfandrecht eines Gläubigers, der wegen seines Pfandrechts dem Zwangsvollstreckungsverfahren innerhalb dieser Frist beitrifft.

(3) Ein Zeitraum, während dessen ein Gläubiger rechtlich daran gehindert ist, sich aus dem Schiff zu befriedigen, wird in die Frist nicht eingerechnet. Eine Hemmung, eine Ablaufhemmung oder ein Neubeginn der Frist aus anderen Gründen findet nicht statt.

#### *§ 584 Befriedigung des Schiffsgläubigers*

(1) Die Befriedigung des Schiffsgläubigers aus dem Schiff erfolgt nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung.

(2) Die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung kann außer gegen den Eigentümer des Schiffes auch gegen den Ausrüster gerichtet werden. Das gegen den Ausrüster gerichtete Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.

(3) Zugunsten des Schiffsgläubigers gilt als Eigentümer, wer im Schiffsregister als Eigentümer eingetragen ist. Das Recht des nicht eingetragenen Eigentümers, die ihm gegen das Pfandrecht zustehenden Einwendungen geltend zu machen, bleibt unberührt.

#### *§ 585 Vorrang des Schiffsgläubigerrechts vor anderen Pfandrechten*

Die Pfandrechte der Schiffsgläubiger für die in § 579 Absatz 1 Nummer 1 bis 5 genannten Forderungen haben Vorrang vor allen anderen Pfandrechten am Schiff. Sie haben Vorrang auch insoweit, als zoll- und steuerpflichtige Sachen nach gesetzlichen Vorschriften als Sicherheit für öffentliche Abgaben dienen.

#### *§ 586 Allgemeine Rangordnung der Schiffsgläubigerrechte*

(1) Die Rangordnung der Pfandrechte der Schiffsgläubiger für die in § 579 Absatz 1 Nummer 1 bis 5 genannten Forderungen bestimmt sich nach der Reihenfolge der Nummern, unter denen die Forderungen in § 579 aufgeführt sind.

(2) Die Pfandrechte für die in § 579 Absatz 1 Nummer 4 aufgeführten Forderungen haben jedoch den Vorrang vor den Pfandrechten aller anderen Schiffsgläubiger, deren Forderungen früher entstanden sind.

(3) Beitragsforderungen zur Großen Haverei gelten als im Zeitpunkt des Havereifalls, Forderungen auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten als im Zeitpunkt der Beendigung der Bergungsmaßnahmen und Forderungen wegen der Beseitigung des Wracks als im Zeitpunkt der Beendigung der Wrackbeseitigung entstanden.

*§ 587 Rangordnung der Schiffsgläubigerrechte unter derselben Nummer*

(1) Von den Pfandrechten für die in § 579 Absatz 1 Nummer 1 bis 3, 5 aufgeführten Forderungen haben die Pfandrechte für die unter derselben Nummer genannten Forderungen ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt ihrer Entstehung den gleichen Rang.

(2) Pfandrechte für die in § 579 Absatz 1 Nummer 3 aufgeführten Forderungen wegen Personenschäden gehen jedoch Pfandrechten für die unter derselben Nummer aufgeführten Forderungen wegen Sachschäden vor.

(3) Von den Pfandrechten für die in § 579 Absatz 1 Nummer 4 aufgeführten Forderungen geht das für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor. Pfandrechte wegen gleichzeitig entstandener Forderungen sind gleichberechtigt.

## **Sechster Abschnitt. Verjährung**

*§ 588 Einjährige Verjährungsfrist*

Folgende Ansprüche verjähren in einem Jahr:

1. Ansprüche aus einem Güterbeförderungsvertrag im Sinne dieses Buches;
2. Ansprüche aus Schiffsüberlassungsverträgen;
3. Ansprüche auf Beiträge zur Großen Haverei;
4. Ansprüche, die den Reedern untereinander nach § 553 Absatz 2 zustehen.

*§ 589 Zweijährige Verjährungsfrist*

Folgende Ansprüche verjähren in 2 Jahren:

1. Schadensersatzansprüche aus dem Zusammenstoß von Schiffen oder aus einem unter § 554 fallenden Ereignis;
2. Ansprüche auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten;
3. Ansprüche wegen der Beseitigung eines Wracks.

*§ 590 Beginn der Verjährungsfristen*

- (1) Die Verjährungsfrist für die in § 588 Nummer 1 genannten Ansprüche beginnt wie folgt:
  1. Die Verjährungsfrist für Ansprüche aus einem Stückgutfrachtvertrag und aus einem Konnossement beginnt mit Ablauf des Tages, an dem das Gut abgeliefert wurde. Ist das Gut nicht abgeliefert worden, beginnt die Verjährungsfrist mit Ablauf des Tages, an dem das Gut hätte abgeliefert werden müssen. Abweichend von Satz 1 und 2 beginnt die Verjährungsfrist für Rückgriffsansprüche mit dem Tag des Eintritts der Rechtskraft des Urteils gegen den Rückgriffsgläubiger oder, wenn kein rechtskräftiges Urteil vorliegt, mit dem Tag, an dem der Rückgriffsgläubiger den Anspruch befriedigt hat, es sei denn, der Rückgriffsschuldner wurde nicht innerhalb von 3 Monaten, nachdem der Rückgriffsgläubiger Kenntnis von dem Schaden und der Person des Rückgriffsschuldners erlangt hat, über diesen Schaden unterrichtet.
  2. Die Verjährungsfrist für Ansprüche aus einem Reisefrachtvertrag beginnt mit dem Ende des Vertrages.
- (2) Die Verjährungsfrist für die in § 588 Nummer 2 bis 4 genannten Ansprüche beginnt mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist.
- (3) Die Verjährungsfrist für Schadensersatzansprüche aus einem Zusammenstoß von Schiffen oder aus einem unter § 554 fallenden Ereignis (§ 589 Nummer 1) beginnt mit dem den Schaden auslösenden Ereignis.
- (4) Die Verjährungsfrist für die in § 589 Nummer 2 und 3 genannten Ansprüche beginnt mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Bergungs- oder Wrackbeseitigungsmaßnahmen be-

endet worden sind. Die Verjährungsfrist für Rückgriffsansprüche des Schuldners dieser Ansprüche beginnt jedoch erst mit dem Tag des Eintritts der Rechtskraft des Urteils gegen ihn oder, wenn kein rechtskräftiges Urteil vorliegt, mit dem Tag, an dem er den Anspruch befriedigt hat, es sei denn, der Rückgriffsschuldner wurde nicht innerhalb von 3 Monaten, nachdem der Rückgriffsgläubiger Kenntnis von dem Schaden und der Person des Rückgriffsschuldners erlangt hat, über diesen Schaden unterrichtet.

#### *§ 591 Hemmung der Verjährung*

Die Verjährung wird durch eine schriftliche Erklärung des Gläubigers, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, bis zu dem Zeitpunkt gehemmt, in dem der Schuldner die Erfüllung des Anspruchs schriftlich ablehnt. Zur Wahrung der Schriftform genügt die telekommunikative Übermittlung der Erklärung. Eine weitere Erklärung, die denselben Ersatzanspruch zum Gegenstand hat, hemmt die Verjährung nicht erneut.

#### *§ 592 Vereinbarung über eine Erleichterung oder Erschwerung der Verjährung*

Die Verjährung von Ansprüchen aus einem Stückgutfrachtvertrag oder aus einem Konnossement kann nur durch Vereinbarung, die im Einzelnen ausgehandelt ist, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen ist, erleichtert oder erschwert werden.

#### *§ 593 Konkurrierende Ansprüche*

Treffen vertragliche Schadensersatzansprüche, die den Vorschriften dieses Abschnitts unterworfen sind, mit konkurrierenden außervertraglichen Schadensersatzansprüchen zusammen, so gelten auch für die außervertraglichen Ansprüche die Vorschriften dieses Abschnitts.

## **Siebenter Abschnitt. Allgemeine Haftungsbeschränkung**

### *§ 594 Übereinkommen über die Haftungsbeschränkung*

(1) Die Haftung für Seeforderungen kann nach den Bestimmungen des Übereinkommens vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786), geändert durch das Protokoll vom 2. Mai 1996 (BGBl. 2000 II S. 790), in seiner jeweiligen für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung (Haftungsbeschränkungsübereinkommen) beschränkt werden. Dies gilt auch für die Haftung für Bunkerölschmutzschäden nach dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölschmutzschäden (BGBl. 2006 II S. 578) (Bunkeröl-Übereinkommen).

(2) Die Haftung nach dem Internationalen Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 1994 II S. 1150, 1152) (Haftungsübereinkommen von 1992) kann nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beschränkt werden.

(3) Werden Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des Artikels I Nummer 6 des Haftungsübereinkommens von 1992 gegen andere Personen als den Eigentümer des das Öl befördernden Schiffes geltend gemacht oder werden Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des Artikels I Nummer 6 des Haftungsübereinkommens von 1992 geltend gemacht, für die das Haftungsübereinkommen von 1992 nach Artikel II nicht gilt, so können die in Artikel 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Personen ihre Haftung für diese Ansprüche in entsprechender Anwendung der Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens beschränken. Sind aus demselben Ereignis sowohl Ansprüche der in Satz 1 bezeichneten Art als auch Ansprüche, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann, entstanden, so gelten die im Haftungsbeschränkungsübereinkommen bestimmten Haftungshöchstbeträge jeweils gesondert für die Gesamtheit der in Satz 1 bezeichneten Ansprüche und für die Gesamtheit derjenigen Ansprüche, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann.

(4) Die Haftung kann nicht beschränkt werden für

1. die in Artikel 3 Buchstabe e des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Ansprüche, sofern der Dienstvertrag inländischem Recht unterliegt;

2. Ansprüche auf Ersatz der Kosten der Rechtsverfolgung.

(5) Ergänzend zu den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens und des Haftungsübereinkommens von 1992 gelten die §§ 595 bis 600.

#### *§ 595 Haftungsbeschränkung für Ansprüche aus Wrackbeseitigung*

(1) Das Haftungsbeschränkungsübereinkommen (§ 594 Absatz 1) ist auf Ansprüche auf Erstattung der Kosten für

1. die Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, gestrandeten oder verlassenen Schiffes, samt allem, was sich an Bord eines solchen Schiffes befindet oder befunden hat, oder
2. die Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung der Ladung des Schiffes

mit der Maßgabe anzuwenden, dass für diese Ansprüche, unabhängig davon, auf welcher Rechtsgrundlage sie beruhen, ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt.

(2) Der Haftungshöchstbetrag nach Absatz 1 errechnet sich nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Der Haftungshöchstbetrag gilt für die Gesamtheit der in Absatz 1 bezeichneten Ansprüche, die aus demselben Ereignis gegen Personen entstanden sind, die dem gleichen Personenkreis im Sinne des Artikels 9 Absatz 1 Buchstabe a, b oder c des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angehören. Er steht ausschließlich zur Befriedigung der in Absatz 1 bezeichneten Ansprüche zur Verfügung; Artikel 6 Absatz 2 und 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ist nicht anzuwenden.

#### *§ 596 Haftungsbeschränkung für kleine Schiffe*

Für ein Schiff mit einem Raumgehalt bis zu 250 Tonnen wird der nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 594 Absatz 1) zu errechnende Haftungshöchstbetrag auf die Hälfte des für ein Schiff mit einem Raumgehalt von 2 000 Tonnen geltenden Haftungshöchstbetrages festgesetzt.

*§ 597 Haftungsbeschränkung für Schäden an Häfen und Wasserstraßen*

Unbeschadet des Rechts nach Artikel 6 Absatz 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 594 Absatz 1) in Bezug auf Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen Vorrang vor sonstigen Ansprüchen nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens.

*§ 598 Beschränkung der Haftung des Lotsen*

(1) Die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a und b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 594 Absatz 1) bestimmten Haftungshöchstbeträge gelten für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, dass der Lotse, falls der Raumgehalt des gelotsten Schiffes 2 000 Tonnen übersteigt, seine Haftung auf die Beträge beschränken kann, die sich unter Zugrundelegung eines Raumgehalts von 2 000 Tonnen errechnen.

(2) Der in Artikel 7 Absatz 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bestimmte Haftungshöchstbetrag gilt für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, dass der Lotse, falls die Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, die Zahl 12 übersteigt, seine Haftung auf den Betrag beschränken kann, der sich unter Zugrundelegung einer Anzahl von 12 Reisenden errechnet.

(3) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds in Höhe der nach Absatz 1 oder 2 zu errechnenden Beträge sowie die Wirkungen der Errichtung eines solchen Fonds bestimmen sich nach den Vorschriften über die Errichtung, die Verteilung und die Wirkungen der Errichtung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Jedoch ist Artikel 11 Absatz 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht anzuwenden, wenn im Falle des Absatzes 1 der Raumgehalt des gelotsten Schiffes 2 000 Tonnen oder im Falle des Absatzes 2 die Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, die Zahl 12 übersteigt.

(4) Ein Lotse, der nicht an Bord des gelotsten Schiffes tätig ist, kann seine Haftung für die in Artikel 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angeführten Ansprüche in entsprechender Anwendung der Vorschriften des § 594 Absatz 1, 3 und 4 sowie der §§ 595 bis 597, 600 mit der Maßgabe beschränken, dass für diese Ansprüche ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt, der sich nach Absatz 1 oder 2 errechnet und der ausschließlich zur Befriedigung der Ansprüche gegen den Lotsen zur Verfügung steht.

*§ 599 Wegfall der Haftungsbeschränkung*

(1) Ist der Schuldner eine juristische Person oder eine Personenhandelsgesellschaft, so kann er seine Haftung nicht beschränken, wenn

- a) der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 594 Absatz 1) ausschließende Handlung oder Unterlassung oder
- b) die Verschmutzungsschäden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel V Absatz 2 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 594 Absatz 2) ausschließende Handlung oder Unterlassung

eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters zurückzuführen sind.

(2) Ist der Schuldner eine Personenhandelsgesellschaft, so kann auch jeder Gesellschafter seine persönliche Haftung für Ansprüche beschränken, für welche die Gesellschaft ihre Haftung beschränken kann.

*§ 600 Verfahren der Haftungsbeschränkung*

(1) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 594 Absatz 1) oder im Sinne des Artikels V Absatz 3 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 594 Absatz 2) bestimmt sich nach den Vorschriften der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1130).

(2) Die Beschränkung der Haftung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen kann auch dann geltend gemacht werden, wenn ein Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht errichtet worden ist. § 305a der Zivilprozessordnung bleibt unberührt.



## **Achter Abschnitt. Verfahrensvorschriften**

### *§ 601 Zustellungen an den Kapitän*

Eine Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung sowie ein Urteil oder ein Beschluss über einen Arrest in das Schiff können dem Kapitän zugestellt werden.

### *§ 602 Klagen wegen Schiffszusammenstoß*

Für Klagen wegen eines Anspruchs aus einem Zusammenstoß oder aus einem unter § 554 fallenden Ereignis zwischen Seeschiffen oder zwischen Seeschiffen und Binnenschiffen gilt das Internationale Übereinkommen vom 10. Mai 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen (BGBl. 1972 II S. 663), auch wenn keines der beteiligten Schiffe einem Vertragsstaat dieses Übereinkommens angehört. Personen, die einem Nichtvertragsstaat angehören, können sich jedoch nicht auf die Bestimmungen des Übereinkommens berufen, wenn die Gegenseitigkeit nicht verbürgt ist.

## **Sonstige Änderungsvorschläge**

### *§ 917 ZPO Arrestgrund bei dinglichem Arrest*

(1) Der dingliche Arrest findet statt, wenn zu besorgen ist, dass ohne dessen Verhängung die Vollstreckung des Urteils vereitelt oder wesentlich erschwert werden würde. Eines Arrestgrundes bedarf es nicht, wenn ein Schiff mit Arrest belegt werden soll.

(2) Als ein zureichender Arrestgrund ist es anzusehen, wenn das Urteil im Ausland vollstreckt werden müsste und die Gegenseitigkeit nicht verbürgt ist.

## **C. Wesentlicher Inhalt des Vorschlags der Sachverständigengruppe**

### **I. Gliederung und Systematik des Gesetzentwurfs**

Die Vorschriften im Fünften Buch des Handelsgesetzbuchs sollen systematisch klarer als im geltenden Recht gegliedert werden. Darüber hinaus soll das Fünfte Buch insgesamt gestrafft werden.

Die derzeit im Zweiten und Dritten Abschnitt des Fünften Buchs des Handelsgesetzbuchs enthaltenen Regelungen über die Personen der Schifffahrt sollen als zentrale Vorschriften des Seehandelsrechts künftig am Beginn des Fünften Buches stehen. Sie sollen dementsprechend – allerdings in deutlich gestraffter Fassung – im Ersten Abschnitt des Fünften Buchs (§§ 476 bis 480 HGB-E) zusammengefasst werden. Die bisher in dem Abschnitt über den Reeder enthaltenen Regelungen über die Allgemeine Haftungsbeschränkung sollen in den Siebenten Abschnitt überführt werden. Denn es erscheint systematisch sachgerechter, zunächst einzelne Anspruchsgrundlagen zu regeln, bevor bestimmt wird, unter welchen Voraussetzungen der Schiffseigentümer seine Haftung für die aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche beschränken können soll.

In einem Zweiten Abschnitt sollen die Beförderungsverträge geregelt werden. Wie bisher soll dabei zwischen dem Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern und Personenbeförderungsverträgen unterschieden werden. Im Ersten Unterabschnitt soll das Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern geregelt werden. Dabei soll klarer als im geltenden Recht zwischen dem Stückgutfrachtvertrag einerseits und dem Reisefrachtvertrag andererseits unterschieden werden: Der Stückgutfrachtvertrag soll in einem Ersten Titel als zentraler Vertragstyp des Seefrachtrechts geregelt werden. Der Erste Titel gliedert sich in allgemeine Vorschriften (§§ 481 bis 494 HGB-E), Vorschriften über Dokumente (§§ 495 bis 506 HGB-E) und Vorschriften über die Haftung für Güter- und Verspätungsschäden (§§ 507 bis 521 HGB-E). In dem Zweiten Titel (§§ 522 bis 529 HGB-E) sollen Vorschriften über den Reisefrachtvertrag folgen, wobei dieser nur in der Weise geregelt werden soll, dass die gebotenen Abweichungen von den Vorschriften des Stückgutfrachtvertrags aufgeführt werden.

Die Personenbeförderungsverträge sollen im Zweiten Unterabschnitt nach den Güterbeförderungsverträgen geregelt werden. Die Sachverständigengruppe sieht davon ab, einen konkreten Regelungsvorschlag zu unterbreiten, weil das Recht der Personenbeförderungsverträge künftig in weitem Umfang durch die Verordnung (EG) Nummer 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern

von Reisenden auf See (ABl. L 131 vom 28. 5. 2009, S. 24) geregelt sein wird. Die Sachverständigengruppe beschränkt sich daher darauf, vorzuschlagen, die Regelungen im Handelsgesetzbuch an die Verordnung (EG) Nummer 392/2009 und die in Anhang I zu der Verordnung wiedergegebenen Regelungen des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See in der Fassung des Protokolls von 2002 anzupassen.

Im Anschluss an den Zweiten Abschnitt sollen in einem eigenen Dritten Abschnitt die Schiffsüberlassungsverträge geregelt werden. Durch Wahl dieser Systematik soll deutlich gemacht werden, dass Schiffsüberlassungsverträge, zu denen neben der im Ersten Unterabschnitt (§§ 532 bis 534 HGB-E) geregelten Schiffsmiete insbesondere die im Zweiten Unterabschnitt (§§ 535 bis 549 HGB-E) geregelte Zeitcharter zählt, nicht als Frachtverträge einzuordnen sind, sondern eigenständige Vertragstypen sind.

Ein Vierter Abschnitt soll sich den Schiffsnotlagen widmen. Hier sind die Vorschriften über den Schiffszusammenstoß (Erster Unterabschnitt), die Bergung (Zweiter Unterabschnitt) und die Große Haverei (Dritter Unterabschnitt) zusammengefasst. Während die Regelungen über den Schiffszusammenstoß (§§ 550 bis 553 HGB-E) und über die Bergung (§§ 554 bis 568 HGB-E) sowohl im Hinblick auf ihre Verankerung in internationalen Übereinkommen, die von Deutschland ratifiziert wurden, als auch aus sachlichen Gründen kaum Änderungen erfahren, sollen die Vorschriften über die Große Haverei (§§ 569 bis 576 HGB-E) auf wenige Grundsätze beschränkt werden. Damit soll berücksichtigt werden, dass die Vertragsparteien durch vertragliche Vereinbarungen regelmäßig die Geltung der vom Comité Maritime International ausgearbeiteten York-Antwerp-Regeln aus den Jahren 1974, 1994 oder 2004 vereinbaren und allenfalls in Ausnahmefällen auf gesetzliche Regelungen zurückgegriffen wird.

Es schließen sich Regelungen über Schiffsgläubigerrechte (Fünfter Abschnitt, §§ 577 bis 585 HGB-E) und über die Verjährung (Sechster Abschnitt, §§ 586 bis 591 HGB-E) an. In letzterem sollen die bisher an verschiedenen Stellen des Fünften Buches des Handelsgesetzbuchs verankerten Verjährungsvorschriften zusammengefasst und mit dem allgemeinen, im Bürgerlichen Gesetzbuch verankerten Recht der Verjährung enger verzahnt werden. Der bereits erwähnte Siebente Abschnitt (§§ 592 bis 598 HGB-E) soll unverändert die bisher in den §§ 486 ff. HGB enthaltenen Vorschriften über die allgemeine Haftungsbeschränkung übernehmen. In einen Achten Abschnitt (§§ 599, 600 HGB-E) sollen schließlich besondere Verfahrensvorschriften für das Seehandelsrecht aufgenommen werden.

## **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

### **1. Grundzüge der Regelungen über die Personen der Schifffahrt**

Geregelt werden die Rechtsfiguren des Reeders (§ 476 HGB-E), des Ausrüsters (§ 477 HGB-E), der Schiffsbesatzung (§ 478 HGB-E) und des Kapitäns (§ 479 HGB-E). Ferner soll in § 480 HGB-E eine Zurechnungsnorm nebst Anspruchsgrundlage geschaffen werden, welche die Verantwortlichkeit des Reeders für die Schäden, die von Personen der Schiffsbesatzung, an Bord tätigen Lotsen und sonstigen im Rahmen des Schiffsbetriebs tätigen Personen verursacht werden, begründet.

Die herkömmlichen Begriffe sollen im Wesentlichen beibehalten werden. Insbesondere soll für den Reederbegriff weiterhin an das Eigentum am Schiff als Betriebsanlage angeknüpft werden, weil dieses Merkmal für Außenstehende leichter erkennbar ist als die Funktion des bloßen Betreibers in der heutigen arbeitsteiligen Seewirtschaft. Neu geschaffen werden soll eine Obliegenheit des Eigentümers zur Offenlegung eines Ausrüstungsverhältnisses (§ 477 Absatz 3 HGB-E); gibt der Eigentümer den Ausrüster nicht an, soll er selbst haften.

Nicht beibehalten werden soll die Rechtsform der Reederei (Partenreederei) (§§ 489 bis 508 HGB). Sie ist ein aus dem Mittelalter stammendes Rechtsinstitut, für das heute kein Bedürfnis mehr besteht. Im Gegensatz zu den Handelsgesellschaften ist die Partenreederei sachenrechtlich auf das Eigentum am Schiff gegründet und hierauf beschränkt; sie ist nicht auf Innehabung und Verwaltung eines Gesellschaftsvermögens neben dem Schiff angelegt. Angesichts dessen, dass heute die Rechtsformen der Handelsgesellschaften zur Verfügung stehen, die nach der Entstehung der Partenreederei geschaffen wurden und nicht mehr auf dem überholten Modell mehrerer sich zum Bau eines Schiffes für oft nur eine Reise zusammenfindender Eigentümer beruhen, hat die Partenreederei heute ihre Berechtigung verloren. Allerdings ist sie nach dem Zweiten Weltkrieg eine Zeitlang trotz ihrer gesellschaftsrechtlichen Mängel wegen steuerlicher Vorteile wieder vermehrt verwendet worden. Seit 2001 sind jedoch keine neuen Partenreedereien mehr gegründet worden, nachdem Personengesellschaften und Partenreederei steuerrechtlich gleichgestellt wurden; seitdem besteht kein Anreiz für die Gesellschafter mehr, sich dem im Verhältnis zu den Handelsgesellschaften größeren Haftungsrisiko und den Gefahren des nicht modern geregelten Innenrechts der Partenreederei auszusetzen.

Eine Beibehaltung der Bestimmungen des HGB zur Partenreederei wegen der – wenigen – noch bestehenden Partenreedereien, erscheint angesichts der in diesem Falle notwendig werdenden umfassende Modernisierung des geltenden Rechts unverhältnismäßig und auch

nicht geboten. Denn für die bestehenden Partenreedereien gilt das derzeit geltende Recht weiter fort. Da ihr Fortbestehen an die Lebensdauer der Schiffe geknüpft ist, ist ihre Existenz zeitlich begrenzt.

Die Vorschriften über die Rechtsstellung des Kapitäns sollen erheblich gekürzt werden. Durch die Neufassung soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass sich die ursprünglich unternehmerähnliche Stellung des Kapitäns im Laufe der Zeit in eine arbeitnehmerähnliche Stellung gewandelt hat. Deshalb soll die historisch begründete quasi-vertragliche Haftung gegenüber allen Reiseinteressenten für die Ausführung der vom Reeder abgeschlossenen Verträge (§§ 511, 512 HGB) beseitigt werden. Aus Gründen des Verkehrsschutzes soll (§ 479 Absatz 1 HGB-E) an der gesetzlichen Vertretungsmacht des Kapitäns für den Reeder festgehalten werden, die jedoch einfacher und klarer geregelt werden kann und soll als im geltenden Recht. Der Kapitän soll befugt sein, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Betrieb des Schiffes gewöhnlich mit sich bringt, unabhängig davon, ob er diese Handlungen im In- oder Ausland vornimmt.

Das Verfahren der Verklarung über Unfälle (§§ 522 ff. HGB) soll beseitigt werden. Ein Bedarf für seine Beibehaltung ist nicht ersichtlich. Das Verfahren ist vor allem für die Beweissicherung im Ausland vorgesehen, weil in Deutschland das selbständige Beweisverfahren der ZPO zur Verfügung steht. Die Verklarung vor den deutschen Auslandsvertretungen stößt aber auf Schwierigkeiten, weil das Auswärtige Amt durch Rechtsverordnung nach § 522 Absatz 2 HGB die Vertretungen benennen muss, bei denen das Verfahren aus personellen Gründen überhaupt durchgeführt werden kann. Angesichts der Personalfuktuation in den Vertretungen sind die in der Rechtsverordnung benannten Vertretungen aber keineswegs stets tatsächlich in der Lage, eine Verklarung vorzunehmen. Abgesehen hiervon wird heute im Hinblick auf die weltweit guten Nachrichten- und Verkehrsverbindungen von einer Verklarung nur noch sehr selten Gebrauch gemacht; bei Unfällen wird regelmäßig ein Havariekommissar am Schadensort mit der Klärung des Hergangs beauftragt, bei größeren Schäden entsenden die betroffenen Parteien kurzfristig sachverständige Vertreter an den Unfallort.

## **2. Grundzüge der Regelungen über den Stückgutfrachtvertrag**

Die Regelung des Seefrachtvertrages geht im Ersten Titel vom Stückgutfrachtvertrag als der wichtigsten zu regelnden Variante aus. Diese soll sich weitgehend an den Vorschriften des allgemeinen deutschen Frachtrechts (§§ 407 ff. HGB) orientieren.

## **a) Allgemeine Vorschriften**

Den Einzelregelungen ist in § 481 HGB-E eine gesetzliche Umschreibung des Vertragstyps vorangestellt, deren Formulierung sich an § 407 HGB anlehnt. Die Vorschriften finden immer dann Anwendung, wenn der Vertrag die Beförderung mit einem Schiff über See zum Gegenstand hat. Die Beförderung muss zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehören.

Der Verfrachter wird durch den Seefrachtvertrag verpflichtet, das Gut über See zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Empfänger abzuliefern, während der Befrachter an den Verfrachter die vereinbarte Fracht zu zahlen hat. Darüber hinaus ist der Befrachter nach § 482 Absatz 1 HGB-E verpflichtet, dem Verfrachter vor Übergabe des Gutes die für die Durchführung der Beförderung erforderlichen Angaben zum Gut, insbesondere in Textform Angaben über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen und Art des Gutes zu machen. Ihn trifft außerdem eine Verpflichtung zur ausreichenden Verpackung und, soweit erforderlich, zur Kennzeichnung des Gutes (§ 484 HGB-E). Die Vorschriften über Gefahrgut sollen in § 483 HGB-E zusammengefasst werden.

Im Hinblick auf Verschiedenheiten der tatsächlichen Abläufe des Transports soll – abweichend vom allgemeinen Frachtrecht – nicht der Befrachter, sondern grundsätzlich der Verfrachter verpflichtet sein, das Gut zu laden und zu löschen. Darüber hinaus soll der Verfrachter nach § 485 Absatz 3 HGB-E befugt sein, das Gut ganz oder teilweise in ein anderes Schiff umzuladen. Wie bisher (vgl. § 566 HGB) soll dem Verfrachter jedoch grundsätzlich nicht gestattet werden, das Gut auf Deck zu verladen. Dies soll allerdings nicht gelten, wenn der Befrachter oder, bei Ausstellung eines Konnossements, der Ablader der Decksverladung zugestimmt hat oder wenn es sich bei dem Gut um Container handelt (§ 485 Absatz 4 HGB-E).

Abweichend vom allgemeinen Frachtrecht sowie vom geltenden Seefrachtrecht soll die Haftung des Befrachters abgemildert und grundsätzlich als – unbeschränkte – Haftung für vermutetes Verschulden ausgestaltet werden (§ 487 Absatz 1 HGB-E). Ausnahmsweise soll eine verschuldensunabhängige Haftung des Befrachters und des Abladers vorgesehen werden, soweit es um die Richtigkeit und Vollständigkeit der in ein Konnossement aufgenommenen Angaben über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen des Gutes geht (§ 487 Absatz 3 HGB-E). Eine Beibehaltung dieser bereits im geltenden Recht (§§ 563, 564 HGB) vorzufindenden Regelung erscheint mit Blick auf die Umlauffähigkeit des Konnossements geboten.

Entsprechend dem allgemeinen Frachtrecht (§ 415 HGB) soll weiter eine allgemeine Kündigungsregelung aufgenommen werden (§ 488 HGB-E). Ebenso wie dort soll dem Verfrachter im Fall der Kündigung durch den Befrachter ein Anspruch entweder auf die vereinbarte Fracht sowie zu ersetzende Aufwendungen unter Anrechnung ersparter Aufwendungen bzw. eines anderweitigen tatsächlich erfolgten oder böswillig unterlassenen Erwerbs oder auf ein Drittel der vereinbarten Fracht, die sog. Fautfracht, eingeräumt werden. Der Anspruch auf Fautfracht soll entfallen, wenn die Kündigung auf Gründen beruht, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind.

In enger Anlehnung an das allgemeine Frachtrecht sind auch die vorgeschlagenen Regelungen in § 489 HGB-E über die Rechte des Verfrachters bei säumiger Abladung, in § 490 HGB-E über das Recht des Befrachters und des Empfängers zu nachträglichen Weisungen sowie in § 491 HGB-E über die Rechtsfolgen von Beförderungs- und Ablieferungshindernissen ausgestaltet. Gleiches gilt für § 492 HGB-E über die Fälligkeit des Frachtanspruchs, die Frachtberechnung sowie die Auswirkungen von Leistungsstörungen im Bereich der Beförderungspflicht auf den Frachtanspruch. Abweichend von § 420 HGB vermeidet der vorgeschlagene § 489 HGB-E jedoch Wertungswidersprüche mit § 326 BGB.

Der Empfänger soll wie nach geltendem Recht (§§ 421, 614 HGB) einen Anspruch gegenüber dem Verfrachter auf Ablieferung des Gutes Zug um Zug gegen Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Seefrachtvertrag erhalten (§ 493 HGB-E). Der Anspruch soll in demselben Zeitpunkt entstehen, in dem das Weisungsrecht vom Befrachter auf den Empfänger nach § 490 Absatz 2 Satz 1 HGB-E übergeht, mithin in dem Zeitpunkt, in dem das Schiff am Löschplatz eintrifft. Mit Geltendmachung des Ablieferungsverlangens entsteht die Zug um Zug zu erfüllende Frachtzahlungspflicht des Empfängers. Deren Höhe ergibt sich regelmäßig aus dem Konnossement oder dem Seefrachtbrief; ist das nicht der Fall, soll der Empfänger die im Frachtvertrag vereinbarte Fracht zahlen müssen, sofern sie nicht unangemessen ist.

Die in § 494 HGB-E vorgeschlagene Legaldefinition der Lieferfrist orientiert sich an § 423 HGB. Wie dort soll geregelt werden, dass sich die Bestimmung der Lieferfrist vorrangig nach der Parteivereinbarung richtet. Liegt eine Parteivereinbarung nicht vor, soll die Frist maßgeblich sein, die einem sorgfältigen Verfrachter unter Berücksichtigung der Umstände vernünftigerweise zuzubilligen ist.

## **b) Dokumente**

Das Konnossementsrecht soll im Grundsatz unverändert bleiben, jedoch in Systematik und Terminologie mehr an das Wertpapierrecht angeglichen werden. Zugleich soll der Tatsache



Rechnung getragen werden, dass das klassische begebare (Order-) Konnossement heute zunehmend durch Seefrachtbriefe ersetzt wird. Deshalb soll die Pflicht des Verfrachters zur Ausstellung eines begebaren Konnossements nicht mehr die gesetzliche Regel darstellen, sondern der Vereinbarung im Seefrachtvertrag bedürfen. Der Seefrachtbrief soll eine gesetzliche Grundlage erhalten.

Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements soll nach § 498 Absatz 1 HGB-E weiterhin der Ablader haben. Die Rechtsfigur des Abladers, an der festgehalten werden soll, soll dabei erstmalig definiert werden: Ablader soll nach § 498 Absatz 1 Satz 2 HGB-E derjenige sein, der das Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergibt und als Ablader vom Befrachter zur Eintragung ins Konnossement benannt ist.

Das vom Verfrachter auszustellende Konnossement soll im Regelfall ein Rektapapier sein; ein Orderkonnossement soll demgegenüber erst ausgestellt werden müssen, wenn eine dazugehörige zusätzliche Vereinbarung im Seefrachtvertrag getroffen wurde (§ 498 Absatz 2 HGB-E). An der gesetzlichen Differenzierung zwischen Bord- und Übernahmekonnossement soll schon im Hinblick auf die Verwendung dieser Begriffe im Akkreditivverkehr festgehalten werden (§ 499 HGB-E).

Erstmals anerkannt werden soll das elektronische Konnossement (§ 500 Absatz 2 HGB-E). Einzelheiten der Ausgestaltung eines solchen Konnossements sollen jedoch der Regelung durch eine Rechtsverordnung vorbehalten bleiben.

Die in das Konnossement aufzunehmenden Angaben orientieren sich an § 408 Absatz 1 HGB (§ 501 HGB-E). Ist in einem Konnossement der Verfrachter nicht angegeben oder wird jemand als Verfrachter bezeichnet, der nicht der Verfrachter ist, soll wie bisher der Reeder aus dem Konnossement berechtigt und verpflichtet werden (§ 502 HGB-E).

Die Beweiswirkung des Konnossements soll unverändert bleiben: Nach § 503 HGB-E begründet das Konnossement die Tatsachenvermutung, dass der Verfrachter das Gut so übernommen hat, wie es hinsichtlich Art und Beschaffenheit, Maß, Zahl und Gewicht des Gutes sowie dauerhafter und lesbarer Merkzeichen im Konnossement vermerkt ist. Die Vermutungswirkung kann durch die Aufnahme – begründeter – Vorbehalte in das Konnossement eingeschränkt oder ausgeschlossen werden.

Die Rechtsstellung des Empfängers soll präzisiert werden: Nach § 504 Absatz 1 HGB-E können dem Empfänger nur solche Einwendungen entgegengehalten werden, die sich unmittelbar aus dem Konnossement ergeben. Bestimmungen im Frachtvertrag oder einer an-

deren Vereinbarung, auf die im Konnossement lediglich verwiesen wird, sollen ihm nicht entgegengehalten werden können.

Der Schutz des gutgläubigen Konnossementsinhabers soll nach § 504 Absatz 2 HGB-E erweitert werden: Geschützt werden soll nicht nur der gutgläubige Empfänger, auf den das Konnossement durch Indossament übertragen wurde, sondern auch der erste Nehmer eines Rektakonnossements, der als Berechtigter darin benannt ist.

Die Haftung des Verfrachters im Fall der Unrichtigkeit des Konnossements soll wie folgt ausgestaltet werden: Der Verfrachter soll bei fehlenden, unrichtigen oder unvollständigen Angaben im Konnossement grundsätzlich für einfaches Verschulden haften. Dagegen soll er auch ohne Verschulden haften, wenn er ein Bordkonnossement ausstellt oder einen Bordvermerk in ein Übernahmekonnossement aufnimmt, bevor das Gut an Bord genommen wurde (§ 505 Absatz 1 HGB-E). Wurde das Konnossement vom Kapitän oder einem rechtsgeschäftlich vom Reeder Bevollmächtigten ausgestellt, so trifft den Reeder eine verschuldensunabhängige Haftung für eine unrichtige Angabe des Namens des Verfrachters im Konnossement.

Die Traditionswirkung des Konnossements (§ 506 HGB-E) soll künftig auch dem Rektakonnossement bei der Begebung an den benannten Berechtigten beigemessen werden.

Klarer als bisher soll auch das Weisungsrecht bei Ausstellung eines Konnossements geregelt werden: Nach § 507 Absatz 2 HGB-E steht das Weisungsrecht dem zum Empfang des Gutes Legitimierten zu. Hierunter fällt nach § 507 Absatz 1 HGB-E der Inhaber des Konnossements, der entweder im Konnossement als Empfänger benannt oder der Indossatar eines Orderkonnossements ist. Befolgt der Verfrachter Weisungen ohne Vorlage des Konnossements, soll er abweichend vom geltenden Recht verschuldensunabhängig für den dem rechtmäßigen Konnossementsinhaber entstehenden Schaden haften (§ 507 Absatz 2 Satz 3 HGB-E).

Die Frage, unter welchen Voraussetzungen der Verfrachter bei Ausstellung eines Konnossements zur Ablieferung des Gutes verpflichtet ist, soll nach § 508 HGB-E nicht nur, wie bisher, dahingehend geregelt werden, dass die Ablieferung nur gegen Rückgabe des quittierten Konnossements geschuldet ist. Vielmehr soll auch bestimmt werden, dass der Verfrachter außerdem nur gegen Zahlung der noch ausstehenden Fracht, soweit diese aus dem Konnossement ersichtlich ist, sowie der nach § 492 Absatz 1 Satz 2 geschuldeten Aufwendungen zur Ablieferung verpflichtet ist. Der Verfrachter, der das Gut an einen anderen als den durch die Vorlage des Konnossements Legitimierten ausliefert, soll verschuldensunabhängig und unbeschränkt haften.

Schließlich soll künftig der Seefrachtbrief gesetzlich normiert werden (§ 509 HGB-E). Regelungsvorbild soll § 409 HGB sein. Anders als der Frachtbrief soll jedoch der Seefrachtbrief vom Verfrachter ausgestellt werden. Ein Anspruch des Befrachters auf Ausstellung eines solchen Dokuments soll nicht bestehen. Es soll dem Verfrachter freigestellt sein, einen Seefrachtbrief auszustellen, wenn kein Konnossement ausgestellt wird. Der Seefrachtbrief soll wie der Frachtbrief Beweisurkunde hinsichtlich des Abschlusses und Inhalts des Frachtvertrags sowie der Übernahme des Gutes durch den Verfrachter sein. Darüber hinaus kommt dem Seefrachtbrief die gleiche Beweiskraft wie dem Konnossement zu. Anders als beim Frachtbrief soll diese Beweiswirkung auch eintreten, wenn der Seefrachtbrief nur vom Verfrachter unterzeichnet ist. Der Seefrachtbrief soll ebenfalls in elektronischer Form ausgestellt werden können.

### **c) Haftung für Güter- und Verspätungsschäden**

Die Haftung für Güterschäden soll – wie bisher – grundsätzlich auf den Prinzipien des von Deutschland ratifizierten Internationalen Abkommens vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (Haager Regeln) und der in das Handelsgesetzbuch übernommenen Visby-Regeln, also der Haager Regeln in der Fassung der Änderungsprotokolle vom 23. Februar 1968 und vom 21. Dezember 1979, beruhen. Die Bindung an die Haager Regeln soll jedoch durch Kündigung dieses in seiner für Deutschland gegenwärtig noch bindenden Ursprungsfassung von 1924 nur noch für sehr wenige Staaten verbindlichen Übereinkommens beseitigt werden, weil nur dadurch die nach Auffassung der Sachverständigengruppe unverzichtbaren Anpassungen des Haftungsregimes an die modernen Verhältnisse möglich sind.

Die Übernahme der Regelungen eines im Vergleich mit den Haager Regeln von 1924 jüngeren Übereinkommens, etwa der Visby-Regeln von 1968, der Hamburg-Regeln von 1978 oder des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 11. Dezember 2008 über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See (Rotterdam-Regeln), schlägt die Sachverständigengruppe nicht vor. Die Visby-Regeln von 1968 sowie die Hamburg-Regeln von 1978 sollten nicht übernommen werden, weil deren Zukunft angesichts der Rotterdam-Regeln von 2008, die die älteren seefrachtrechtlichen Übereinkommen ablösen sollen, ungewiss ist. Da der Zeitpunkt eines möglichen Inkrafttretens der Rotterdam-Regeln nicht absehbar ist, sollte auch deren Inhalt nicht übernommen werden. Die Sachverständigengruppe schlägt jedoch vor, bei der Ausgestaltung der neuen seefrachtrechtlichen Bestimmungen die neueren Übereinkommen mit zu berücksichtigen.

Es soll deshalb – in Abweichung vom allgemeinen Frachtrecht (§§ 425 ff. HGB) – bei einer begrenzten Haftung des Verfrachters für vermutetes Verschulden bleiben (§ 510 HGB-E). Zusätzlich soll nach dem Vorbild der Hamburg-Regeln und der Rotterdam-Regeln eine Haftung für durch Überschreitung der Lieferfrist entstehende Schäden geregelt werden (§ 510 HGB-E). Der in § 494 HGB-E definierte Begriff der Lieferfrist entspricht der des allgemeinen Frachtrechts (§ 423 HGB). Die gesetzliche, nur nach Maßgabe des § 523 HGB-E abdingbare Verfrachterhaftung soll künftig auch sog. Landschäden erfassen, also Schäden, die sich in der Obhutszeit des Verfrachters, aber vor dem Einladen in das Schiff oder nach dem Ausladen aus dem Schiff ereignen.

Beibehalten werden soll der Grundsatz, dass der Verfrachter bei Vorliegen bestimmter, im Einzelnen aufgeführter Haftungsausschlussgründe von seiner Haftung befreit ist. Die in § 511 HGB-E aufgelisteten Haftungsausschlussgründe entsprechen im Wesentlichen denen des § 427 Abs. 1 HGB. In Abweichung vom geltenden Recht und zugleich als wichtigste Neuerung der seefrachtrechtlichen Haftungsvorschriften wird jedoch vorgeschlagen, den Verfrachter nicht mehr von seiner Haftung für ein Verschulden der Besatzung des Schiffes bei dessen Führung und Bedienung (sog. nautisches Verschulden) sowie für Feuer (§ 607 Absatz 2 HGB) zu befreien. Eine Beibehaltung dieses Haftungsausschlusses ist nach Auffassung der Sachverständigengruppe unter den modernen technischen Verhältnissen rechtspolitisch nicht mehr zu vertreten. Sowohl die Hamburg-Regeln als auch die Rotterdam-Regeln sehen ihn dementsprechend nicht mehr vor.

Festgehalten werden soll gemäß dem Vorschlag der Sachverständigengruppe dagegen weiterhin daran, dass der Verfrachter für verloren gegangene oder beschädigte Güter Ersatz des Wertes zu leisten hat, den das Gut bei ordnungsgemäßer Ablieferung am Bestimmungsort gehabt hätte (§ 513 HGB-E). Anders als im Landfrachtrecht soll damit weiterhin der Ablieferungswert und nicht der sog. Versandwert maßgeblich sein.

Geändert werden soll der für Güterschäden maßgebliche Haftungshöchstbetrag. Nach dem Vorbild von Artikel 59 der Rotterdam-Regeln soll der Betrag von 666,67 auf 875 Sonderziehungsrechte für das Stück oder die Einheit und von 2 auf 3 Sonderziehungsrechte je Kilogramm Rohgewicht der betroffenen Güter angehoben werden (§ 515 Absatz 1 HGB-E). Demgegenüber soll der für Schäden wegen Lieferfristüberschreitung maßgebliche Haftungshöchstbetrag nach dem Vorbild der allgemeinen frachtrechtlichen Regelung des § 431 Absatz 3 HGB bestimmt und auf den dreifachen Betrag der Fracht festgelegt werden (§ 515 Absatz 3 HGB-E).

Wie bisher sollen die für Ansprüche aus dem Seefrachtvertrag gesetzlich und vertraglich vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen auch für außervertragliche Ansprüche gegen den Verfrachter gelten (§ 517 HGB-E). Die bisher in § 607a Absatz 1 HGB getroffene Regelung soll jedoch der des § 434 HGB angeglichen werden. Ausdrücklich erfasst sollen dementsprechend auch außervertragliche Ansprüche vertragsfremder Dritter wegen des Verlusts oder der Beschädigung des Gutes. Eine Ausnahme soll allerdings gelten, wenn der Dritte der Beförderung nicht zugestimmt hat und dem Verfrachter dies bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt war oder wenn das Gut vor Übernahme zur Beförderung dem Dritten oder dessen Besitzmittler abhanden gekommen ist.

Beibehalten werden soll weiter der bisher in § 660 Absatz 3 HGB verankerte Grundsatz, dass die seefrachtvertraglichen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen nicht eingreifen, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangen hat (§ 518 Nummer 1 HGB-E). Erweitert werden soll diese Regelung auf den Fall der unerlaubten Decksverladung (§ 518 Nummer 2 HGB-E), für den das geltende Recht eine Sanktion nicht ausdrücklich bestimmt hat.

Mit dem geltenden Seefrachtrecht soll auch die Regelung über die Haftung der Leute des Verfrachters und der Mitglieder der Schiffsbesatzung übereinstimmen. Entsprechend § 607a Absatz 2 HGB sollen sich diese auch künftig auf die gesetzlichen und im Seefrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen berufen können (§ 519 Absatz 1 HGB-E). Diese Haftungsprivilegierung soll jedoch entsprechend § 607a Absatz 4 HGB nicht gelten, wenn der Schaden vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten wird, verursacht worden ist (§ 519 Absatz 2 HGB-E).

Neu eingeführt werden soll dagegen mit § 520 HGB-E das Rechtsinstitut des ausführenden Verfrachters. Die Vorschrift orientiert sich an § 437 HGB. Anstelle des dort genannten „Dritten“ soll ausführender Verfrachter im Seehandelsrecht allerdings stets und ausschließlich der Reeder sein. Dieser soll für Güterschäden und Überschreitung der Lieferfrist während der durch ihn ausgeführten Beförderung in gleicher Weise wie der Verfrachter haften. Der ausführende Verfrachter soll alle Einwendungen und Einreden geltend machen können, die dem Verfrachter aus dem Seefrachtvertrag zustehen. Dies soll auch für den Fall gelten, dass er aus einem Konnossement in Anspruch genommen wird; der in § 504 Absatz 2 HGB-E vorgesehene Gutglaubenschutz des im Konnossement benannten Empfängers bzw. desjenigen, dem ein Inhaber- oder Orderkonnossement übertragen wurde, soll insoweit keine Anwendung finden (§ 518 Absatz 2 Satz 2 HGB-E).

Nach dem Vorbild des allgemeinen Frachtrechts (§§ 438, 424 HGB) soll erstmals auch im Seefrachtrecht geregelt werden, dass die vertragsgemäße Ablieferung widerleglich oder – soweit es um die fristgerechte Ablieferung geht – unwiderleglich vermutet wird, soweit Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung nicht rechtzeitig angezeigt werden (§ 521 HGB-E), und dass nach Ablauf einer bestimmten Frist, innerhalb derer die Güter nicht abgeliefert werden, die Güter als verloren betrachtet werden können (§ 522 HGB-E).

Anders als bisher ist schließlich in § 523 HGB-E die Frage geregelt, unter welchen Voraussetzungen die Vertragsparteien von den gesetzlichen Haftungsvorschriften abweichen können. Abweichend von § 662 HGB kann das gesamte vorgeschlagene Seefrachtrecht einschließlich der Bestimmungen über die Güterschadens- und Verspätungshaftung durch Individualvereinbarung verändert werden. Die Haftungsvorschriften sind jedoch nach dem Vorbild des § 449 HGB gegen eine vertragliche Veränderung geschützt, bei der vorformulierte Vertragsbedingungen (AGB) verwendet werden. So soll durch AGB die Haftung des Verfrachters grundsätzlich nicht verändert werden können. Eine Ausnahme soll gelten, wenn die für den Verfrachter geltenden Haftungshöchstsummen angehoben werden sollen oder wenn die Vorschriften über den Haftungsausschluss oder den Wegfall der Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen abbedungen werden sollen. Nach § 523 HGB-E soll diese Möglichkeit auch bei Verwendung von AGB bestehen, in dem zuletzt genannten Fall – Abbedingung der Vorschriften über den Haftungsausschluss oder den Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen – allerdings nur, wenn gleichzeitig der Haftungshöchstbetrag auf einen Betrag von wenigstens 17 Sonderziehungsrechten für das Kilogramm Rohgewicht festgesetzt wird. Durch diese Regelung soll den Vertragsparteien die Möglichkeit eröffnet werden, durch AGB auch in ein Haftungssystem zu optieren, das mit dem des Montrealer Übereinkommens von 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) vergleichbar ist. Eine vertragliche Freizeichnung für sog. Landschäden, also Schäden, die zwischen der Übernahme des Gutes bis zum Einladen in das Schiff und nach dem Ausladen aus dem Schiff bis zur Ablieferung verursacht werden, soll dagegen – wie jede Haftungserleichterung für den Verfrachter – künftig nur noch durch Individualabrede möglich sein, nicht mehr jedoch durch AGB.

### **3. Grundzüge der Regelungen über den Reisefrachtvertrag**

Für den in der Praxis durchgängig formularvertraglich geprägten Reisefrachtvertrag sollen lediglich einige Grundsatzregelungen getroffen werden. Die geltenden Bestimmungen im HGB über den Reisefrachtvertrag sollen zusammengefasst, neu systematisiert und inhaltlich an die sachlichen und rechtlichen Entwicklungen angepasst werden. Da der Reisefrachtver-

trag ein besonderer Typ des Frachtvertrags ist, soll er durch die Vorschriften des Zweiten Titels nur insofern geregelt werden, als seine Besonderheiten Abweichungen von den Vorschriften des Stückgutfrachtvertrags erfordern. Beide Vertragstypen sollen allerdings in einem wesentlichen Punkt eine unterschiedliche Regelung erfahren: Die Regelung des § 523 HGB-E soll auf den Reisefrachtvertrag keine Anwendung finden, dieser soll vielmehr vollständig zur Disposition der Parteien stehen.

Der Reisefrachtvertrag soll als ein Vertrag definiert werden, nach dem der Verfrachter die Beförderung mit einem bestimmten Schiff im Ganzen auf einer oder mehreren bestimmten Reisen durchzuführen hat (§ 524 HGB-E). Die Rechte und Pflichten der Parteien des Reisefrachtvertrags sollen grundsätzlich dieselben sein wie die der Parteien des Stückgutfrachtvertrags. Abweichend von den Regelungen über den Stückgutfrachtvertrag sollen jedoch für den Reisefrachtvertrag einige Sonderregelungen getroffen werden, die im Wesentlichen mit dem geltenden Recht übereinstimmen.

#### **4. Grundzüge der Regelungen über Schiffsüberlassungsverträge**

Erstmals besonders gesetzlich geregelt werden sollen die Schiffsmiete (Bareboat-Charter) und die Zeitcharter als besondere Vertragstypen des Schiffsüberlassungsvertrags.

##### **a) Schiffsmiete (Bareboat-Charter)**

Für die Schiffsmiete sollen nur wenige besondere seerechtliche Regelungen getroffen werden, da die §§ 535 ff. BGB ergänzend Anwendung finden. So sollen in § 534 HGB-E die wesentlichen Pflichten der Vertragsparteien (Vermieter und Mieter) geregelt werden, nämlich zum einen die Pflicht des Vermieters, dem Mieter den Gebrauch eines bestimmten Schiffes ohne Besatzung und ohne vollständige Ausrüstung für eine bestimmte Zeit zu gewähren, zum andern die Pflicht des Mieters, die vereinbarte Miete zu zahlen, und zwar mangels anderweitiger Vereinbarung halbmönatlich im Voraus. Ferner soll der Vermieter verpflichtet werden, dem Mieter das Schiff zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort zur Verfügung zu stellen, und zwar in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand (§ 535 Absatz 1 HGB-E). Der Mieter soll seinerseits verpflichtet werden, das Schiff nach Beendigung des Mietverhältnisses in einem Zustand zurückzugeben, der dem Übergabezustand unter Berücksichtigung der normalen Abnutzung entspricht (§ 535 Absatz 2 HGB-E).

## **b) Zeitcharter**

Auch für den Zeitchartervertrag sollen nur wenige Grundsatzregelungen getroffen werden. Denn der Zeitchartervertrag wird – ebenso wie der Reisefrachtvertrag – in der Praxis fast ausschließlich auf der Basis ausführlicher Formularverträge mit ergänzenden Individualbestimmungen geschlossen. Ein Bedarf für detaillierte Einzelregelungen ist daher nicht ersichtlich.

Zu den Grundsatzregelungen zählen die Regelungen über die Hauptpflichten und wesentlichen Nebenpflichten des Zeitvercharterers und des Zeitcharterers, über die Haftung der Vertragsparteien für Vertragsverletzungen, über Pfandrechte des Zeitcharterers und des Zeitvercharterers, über das Schiffsgläubigerrecht des Zeitcharterers wegen seiner Ansprüche auf Rückzahlung von vorausbezahlter Zeitfracht sowie über ein Zurückbehaltungsrecht des Zeitvercharterers bei Zahlungsverzug des Zeitcharterers, über das Kündigungsrecht des Zeitcharterers und schließlich über die Rechte des Erwerbers eines zeitvercharterten Schiffes

Nach § 537 Absatz 1 HGB-E soll Hauptpflicht des Zeitvercharterers sein, dem Zeitcharterer zu dessen Verwendung ein bestimmtes Schiff mit Besatzung zur Verfügung zu stellen und mit dem Schiff Güter oder Personen zu befördern bzw. andere Leistungen zu erbringen. Ort, Zeitpunkt und Zustand des zur Verfügung zu stellenden Schiffes sollen sich nach dem Vertrag richten (§ 538 Abs. 1 HGB-E). Während der Dauer des Vertrages soll der Zeitcharterer über die wirtschaftliche Verwendung des Schiffes bestimmen; der Zeitvercharterer soll dagegen für die Führung und sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich bleiben (§ 540 HGB-E). Den Zeitvercharterer soll überdies die Pflicht treffen, das Schiff während der gesamten Dauer des Vertrages in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu erhalten (§ 539 HGB-E) und die laufenden Kosten des Schiffsbetriebs zu tragen (§ 544 Absatz 1 HGB-E). Wird das Schiff zur Güterbeförderung eingesetzt, soll der Zeitvercharterer ferner verpflichtet sein, dafür zu sorgen, dass der Kapitän für den Zeitcharterer auf dessen Weisung Konnossemente und Seefrachtbriefe über die übernommenen Güter ausstellt (§ 543 HGB-E).

Hauptpflicht des Zeitcharterers soll die Pflicht sein, die vereinbarte Zeitfracht zu zahlen, und zwar wie bei der Bareboat-Charter mangels anderweitiger Vereinbarung halbmonatlich im Voraus (§ 537 Absatz 2, § 545 Absatz 1 HGB-E). Die Verpflichtung zur Zahlung der Zeitfracht soll allerdings nach § 545 Absatz 2 HGB-E entfallen, wenn das Schiff aus Gründen, die dem Risikobereich des Zeitvercharterers zuzurechnen sind, dem Zeitcharterer nicht zur Verfügung steht („Off-Hire“). Neben der Pflicht zur Zahlung der Zeitfracht soll den Zeitcharte-



rer die Pflicht treffen, die Kosten für den erforderlichen Schiffstreibstoff und die beförderungsbedingten Aufwendungen zu tragen (§ 544 Absatz 2 HGB-E). Außerdem soll der Zeitcharterer nach § 542 Absatz 1 HGB-E verpflichtet werden, die Ladung zu laden, zu stauen, zu befestigen und zu löschen. Nach Ablauf der vereinbarten Zeit soll der Zeitcharterer verpflichtet sein, das Schiff am vereinbarten Ort zurückzugeben (§ 550 Absatz 1 HGB-E).

Beide Vertragsparteien sollen darüber hinaus wechselseitige Unterrichtungspflichten treffen (§ 541 HGB-E).

Dem Zeitvercharterer soll kraft Gesetzes ein Pfandrecht als Sicherungsmittel zustehen (§ 546 HGB), so dass künftig Zweifel über die Geltung der Vorschriften des Vermieterpfandrechts im Rahmen des Zeitchartervertrags entfallen. Darüber hinaus soll die Möglichkeit geschaffen werden, ein Pfandrecht des Zeitvercharterers an Unterfrachtforderungen des Zeitcharterers zu vereinbaren, ohne dass die Verpfändung dem Schuldner der Unterfrachtforderung angezeigt werden muss.

In Bezug auf die vertragliche Haftung des Zeitvercharterers und des Zeitcharterers auf Schadensersatz wird auf die allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs verwiesen. Es soll mithin eine allgemeine Verschuldenshaftung gelten.

Dem Zeitcharterer soll ein nicht von einer Fristsetzung abhängiges Rücktrittsrecht zustehen, wenn der Zeitvercharterer das Schiff nicht vereinbarungsgemäß zu dem bestimmten Zeitpunkt bereitstellt (§ 538 Absatz 2 HGB-E). Außerdem soll der Zeitcharterer den Zeitchartervertrag mit einer dreitägigen Kündigungsfrist kündigen können, wenn ihm das Schiff länger als vierzehn Tage infolge von Mängeln oder aus Gründen, die dem Risikobereich des Zeitvercharterers zuzurechnen sind, nicht zur Verfügung steht (§ 549 Absatz 2 HGB-E). Umgekehrt soll dem Zeitvercharterer im Falle des Verzugs des Zeitcharterers mit der Zahlung von Zeitfracht ein Zurückbehaltungsrecht zustehen (§ 548 HGB-E). Ist der Zeitcharterer mit der Zahlung von Zeitfracht in Höhe von mehr als einer Monatsrate in Verzug, soll der Zeitvercharterer außerdem das Recht erhalten, den Zeitchartervertrag mit einer Kündigungsfrist von sieben Tagen zu kündigen (§ 549 Absatz 1 HGB-E). Wird der Vertrag durch Kündigung beendet, ist der Zeitcharterer verpflichtet, das Schiff an dem Ort zurückzugeben, an dem es sich befindet (§ 550 Absatz 2 HGB-E).

Zum Schutz der Interessen des Zeitcharterers im Fall der Veräußerung des Schiffs wird schließlich in § 551 HGB-E vorgesehen, dass der Erwerber des Schiffs kraft Gesetzes an die Stelle des Zeitvercharterers tritt, wenn das Schiff dem Zeitcharterer zum Zeitpunkt der Veräußerung bereits zur Verfügung gestellt worden war. Erfüllt der Erwerber die aus dem Zeit-

chartervertrag übernommenen Pflichten nicht, haften sowohl der Erwerber als auch der Zeitvercharterer dem Zeitcharterer.

## **5. Grundzüge der Regelungen über Schiffsnotlagen**

In dem Vierten Abschnitt „Schiffsnotlagen“ sollen die Vorschriften über Schiffszusammenstöße, Bergung und Große Haverei wegen ihrer inhaltlichen Nähe zusammengefasst werden. Die in dem Internationalen Übereinkommens vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Schiffe enthaltenen Regelungen über den Schiffszusammenstoß sollen in das Handelsgesetzbuch eingearbeitet und mit den Regelungen, die sich im geltenden Recht in den §§ 734 bis 739 HGB finden, zusammengefasst werden. Die im Achten Abschnitt des Fünften Buches des HGB enthaltenen Regelungen über Bergung sollen, da sie im Wesentlichen auf dem Internationalen Übereinkommen von 1989 über Bergung beruhen, weitgehend unverändert beibehalten werden.

Deutlich gestrafft werden sollen die in den §§ 700 bis 739 HGB enthaltenen Regelungen über die Haverei. Da in der Praxis die Vereinbarung allgemeiner Bedingungen, namentlich der York-Antwerp-Regeln, absolut üblich ist, soll für den seltenen Ausnahmefall, dass eine vertragliche Regelung nicht getroffen wurde, eine Minimalregelung beibehalten werden. Gänzlich entfallen sollen Regelungen über die Besondere Haverei (§§ 701, 704, 705, 707 HGB), die Uneigentliche Haverei (§§ 635, 732, 733 HGB) sowie die Kleine Haverei (§ 621 Absatz 2 HGB).

Den Vorschriften über die Große Haverei soll in § 571 HGB-E eine gesetzliche Definition der Großen Haverei vorangestellt werden. Große Haverei soll hiernach die vorsätzliche Beschädigung oder Aufopferung des Schiffs, des Treibstoffs oder der Ladung auf Anordnung des Kapitäns zur Errettung des Schiffs, des Treibstoffs oder der Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr sein; der Aufopferung es gleichstehen, wenn zur Errettung Aufwendungen gemacht werden. Die durch die Große Haverei verursachten Schäden und Aufwendungen sollen von den Beitragspflichtigen gemeinschaftlich getragen werden. Abweichend von § 703 HGB soll es für die Entstehung der Haftungsgemeinschaft im Rahmen der Großen Haverei genügen, wenn lediglich ein haftender Gegenstand gerettet wird.

Entsprechend dem geltenden Recht soll das Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten die Anwendung der Vorschriften über die Große Haverei nicht ausschließen (§ 572 HGB-E); derjenige, dem das Verschulden zur Last fällt, soll aber – wie bisher – wegen des ihm entstandenen Schadens keine Vergütung verlangen können.

Die Regelungen über die Berechnung der Vergütung, die ein Beteiligter im Rahmen der Großen Haverei verlangen kann (§ 573 HGB-E), sollen deutlich vereinfacht werden. Im Fall der Aufopferung des Schiffs, des Zubehörs, des Treibstoffs und der Ladung soll der Verkehrswert zugrunde gelegt werden, den die Sache im Bestimmungshafen gehabt hätte. Im Fall der Beschädigung einer der genannten Sachen soll sich die Vergütung nach dem Wertverlust bemessen, den die Sache durch die Große Haverei erlitten hat; auch dieser ist anhand des Verkehrswerts, den die Sache im Bestimmungshafen hat, zu ermitteln. Die Vergütung für entgangene Fracht soll dem Betrag entsprechen, der dem Verfrachter infolge der Großen Haverei nicht geschuldet ist.

Vereinfacht werden sollen weiter die geltenden Regelungen über die Beitragspflicht zur Großen Haverei. So sollen nach § 574 HGB-E die Eigentümer des Schiffs und des Treibstoffs sowie die Personen, die die Gefahr tragen, dass die Ladung oder die Frachtforderung untergeht, beitragspflichtig sein. Maßgeblich soll das Eigentum oder die Gefahrtragung im Zeitpunkt des Havereifalls sein. Die Haftung der Beitragspflichtigen soll sich auf den Wert des geretteten Gegenstands beschränken, der die Beitragspflicht auslöst, zuzüglich der dem Beitragspflichtigen im Rahmen der Großen Haverei zustehenden Vergütung für die Beschädigung oder Aufopferung dieses Gegenstands.

Auch für die Beitragsbemessung soll eine einheitlich für alle von der Großen Haverei betroffenen Gegenstände geltende, einfach strukturierte Grundsatznorm eingeführt werden: Die Höhe des Beitrags soll sich nach dem Verhältnis des Wertes der Gegenstände richten, die sich in gemeinsamer Gefahr befanden (§ 575 HGB-E). Für Schiff, Treibstoff und Ladung soll der Verkehrswert am Ende der Reise zuzüglich einer im Rahmen der Großen Haverei anfallenden Vergütung berücksichtigt werden. Für den Wert der Frachtforderung soll der Bruttobetrag zuzüglich einer etwaigen Vergütung in Großer Haverei maßgeblich sein; die bisher geltende Regelung, dass die Fracht nur zu zwei Dritteln zu berücksichtigen ist, soll aufgegeben werden.

Den Vergütungsberechtigten soll wegen der vom Schiffseigentümer und vom Frachtgläubiger zu entrichtenden Beiträge nach dem Vorbild von § 726 HGB ein Schiffsgläubigerrecht gewährt werden (§ 576 HGB-E). Vergütungsforderungen gegen die Eigentümer der Ladung und des Treibstoffs sollen durch Pfandrechte an diesen Sachen gesichert werden (§ 577 HGB-E). Der Kapitän darf Sachen, an denen Pfandrechte bestehen, vor der Zahlung oder Sicherstellung der Beiträge nicht ausliefern.

Die in den §§ 728, 729 HGB enthaltenen Regeln über die Aufmachung der Dispache sollen durch die in § 578 HGB-E vorgeschlagene Regelung ersetzt werden. Danach soll der Reeder

berechtigt – und bei Beschädigung oder Aufopferung von Treibstoff oder Ladung verpflichtet – sein, am Bestimmungsort oder, wenn dieser nicht erreicht wird, am Ort des Endes der Reise die Aufmachung der Dispache zu veranlassen. Daneben sollen alle Beteiligten das Recht erhalten, die Aufmachung der Dispache zu verlangen. Die Dispache soll künftig nur durch einen vom Gericht ernannten Sachverständigen – den Dispacheur – aufgemacht werden können.

## **6. Grundzüge der Regelungen über Schiffsgläubigerrechte**

Das Recht der Schiffsgläubigerrechte soll im Wesentlichen nach dem Vorbild des Übereinkommens vom 27. Mai 1967 zur Vereinheitlichung von Regeln über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken ausgestaltet bleiben. Dementsprechend werden die Regelungen der §§ 754 bis 764 HGB weitgehend unverändert in den Regelungsvorschlag übernommen. Angesichts dessen, dass der Entwurf erstmals auch den Zeitchartervertrag regelt, soll jedoch abweichend von den vorgenannten Regelungen ein weiteres Schiffsgläubigerrecht eingeführt werden, und zwar ein Schiffsgläubigerrecht des Zeitcharterers für Ansprüche gegen den Zeitvercharterer auf Rückzahlung von vorausbezahlter Zeitfracht. In Anlehnung an das Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken von 1993 soll diesem Schiffsgläubigerrecht jedoch nur der Rang nach den Schiffshypotheken eingeräumt werden.

## **7. Grundzüge der Regelungen über die Verjährung**

Die bislang im Fünften Buch des HGB verstreuten Vorschriften über die Verjährung sollen in einem einheitlichen Abschnitt zusammengefasst und neu strukturiert werden. Darin sollen für bestimmte, im Fünften Buch des HGB geregelte Ansprüche Sonderregelungen über die Verjährung dieser Ansprüche getroffen werden. Diese Sonderregelungen sollen auch für – nicht im Fünften Buch des HGB geregelte – außervertragliche Schadensersatzansprüche gelten, sofern diese mit vertraglichen Schadensersatzansprüchen zusammentreffen, für die die Vorschriften des Sechsten Abschnitts gelten (§ 593 HGB-E).

Wie bisher soll zwischen einjähriger und zweijähriger Verjährungsfrist unterschieden werden: Eine einjährige Verjährungsfrist soll nach § 588 HGB-E für Ansprüche aus dem Seefrachtgeschäft einschließlich Ansprüchen aus Konnossementen, aus Schiffsüberlassungsverträgen, aus Großer Haverei und aus Ansprüchen, die den Reedern untereinander im Rahmen eines Schiffszusammenstoßes zustehen, gelten. Für Schadensersatzansprüche aus dem Zusammenstoß von Schiffen, Ansprüche auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten und Ansprüche wegen Wrackbeseitigung ist – wie auch schon bisher – in § 589 HGB-E eine zweijährige Verjährungsfrist vorgesehen.

Der Beginn der Verjährungsfristen soll wie folgt geregelt werden: Die Verjährungsfrist für Ansprüche aus einem Stückgutvertrag sowie aus einem Konnossement soll nach § 590 Absatz 1 Nummer 1 HGB-E mit Ablauf des Tages beginnen, an dem das Gut abgeliefert wurde. Die Verjährungsfrist für Rückgriffsansprüche im Rahmen von Stückgutfrachtverträgen soll dagegen nach § 590 Absatz 1 Nummer 1 Satz 3 HGB-E ab Rechtskraft des Urteils gegen den Rückgriffsgläubiger oder, wenn kein rechtskräftiges Urteil vorliegt, ab Befriedigung des Anspruchs durch den Rückgriffsgläubiger beginnen. Voraussetzung des Beginns der Verjährungsfrist soll allerdings sein, dass der Rückgriffsgläubiger den Rückgriffsschuldner innerhalb von drei Monaten ab Kenntnis des Schadens und der Person des Rückgriffsschuldners von dem Schaden unterrichtet. Handelt es sich um Ansprüche aus einem Reisefrachtvertrag, so soll die Verjährungsfrist mit der Beendigung des Vertrages beginnen (§ 590 Absatz 1 Nummer 2 HGB-E). Die Verjährungsfrist für Ansprüche aus Schiffsüberlassungsverträgen, Ansprüche auf Beiträge zur Großen Haverei und Ansprüche der Reeder untereinander im Rahmen eines Schiffszusammenstoßes soll dagegen mit dem Schluss des Jahres beginnen, in dem der Anspruch entstanden ist (§ 590 Absatz 2 HGB-E). Für den Beginn der Verjährungsfrist für Schadensersatzansprüche aus einem Zusammenstoß von Schiffen soll das Ereignis, das den Schaden auslöst, maßgeblich sein (§ 590 Absatz 3 HGB-E). Bei Ansprüchen auf Bergelohn oder Sondervergütung sowie Ansprüchen wegen Wrackbeseitigung soll die Verjährungsfrist mit dem Ablauf des Tages beginnen, an dem die Bergungs- oder Wrackbeseitigungsmaßnahmen beendet worden sind; eine Sonderregelung gilt allerdings wiederum für Rückgriffsansprüche (§ 590 Absatz 4 HGB-E).

Entsprechend der für das allgemeine Frachtrecht geltenden Regelung des § 439 Absatz 3 HGB über die Hemmung der Verjährung soll für alle im Sechsten Abschnitt geregelten Ansprüche bestimmt werden, dass die Verjährung durch eine schriftliche Erklärung des Gläubigers, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, bis zu dem Zeitpunkt gehemmt wird, in dem der Schuldner die Erfüllung des Anspruchs schriftlich ablehnt (§ 591 HGB-E).

Schließlich soll in Ergänzung der Regelung in § 523 HGB-E eine Sonderregelung darüber getroffen werden, unter welchen Voraussetzungen Vereinbarungen über eine Erleichterung oder Erschwerung der Verjährung von Ansprüchen aus einem Stückgutfrachtvertrag oder aus einem Konnossement getroffen werden können. Nach § 592 HGB-E soll die Verjährung nur durch Individualvereinbarung erleichtert oder erschwert werden können.

## **8. Grundzüge der Regelungen über die allgemeine Haftungsbeschränkung**

Die in den §§ 486 bis 487e HGB enthaltenen Regelungen über die Haftungsbeschränkung sollen in ihrer geltenden Fassung mit nur wenigen redaktionellen Änderungen übernommen

werden. Wie bisher sollen also die Vorschriften der einschlägigen internationalen Übereinkommen unmittelbar zur Anwendung gelangen und nicht in das Handelsgesetzbuch eingearbeitet werden.

## **9. Grundzüge der Verfahrensvorschriften**

Die in den Achten Abschnitt aufgenommenen Verfahrensvorschriften regeln zum einen eine gesetzliche Zustellungsvollmacht des Kapitäns für Klagen auf Duldung der Zwangsvollstreckung sowie für Urteile oder Beschlüsse über einen Arrest in das Schiff (§ 601 HGB-E), zum andern für Klagen wegen eines Schiffszusammenstoßes (§ 602 HGB-E). Nach § 602 HGB-E soll für die im Zusammenhang mit einem Schiffszusammenstoß geltenden Verfahrensregeln künftig auf das Internationale Übereinkommen vom 10. Mai 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen (BGBl. 1972 II S. 663) verwiesen werden, auch wenn keines der beteiligten Schiffe einem Vertragsstaat dieses Übereinkommens angehört.

Im Übrigen wird vorgeschlagen, die Vorschrift des § 917 Absatz 1 ZPO zur Erleichterung der Erwirkung eines Arrests in Schiffe dahingehend zu ändern, dass abweichend von den allgemeinen Regeln das Erfordernis eines Arrestgrundes entfällt.

## **D. Begründung der Einzelvorschriften**

### **Zum Fünften Buch (Seehandel)**

#### **Zum Ersten Abschnitt (Personen der Schifffahrt)**

Der Erste Abschnitt definiert die für das Seerecht zentralen Begriffe „Reeder“, „Ausrüster“, und „Schiffsbesatzung“ und regelt wesentliche Rechte und Pflichten von Kapitän und Reeder. Er fasst damit die bisher im Zweiten und Dritten Abschnitt des Fünften Buchs enthaltenen Regelungen über die Personen der Schifffahrt zusammen. Sie sollen als zentrale Vorschriften des Seehandelsrechts künftig am Beginn des Fünften Buches stehen. Die Vorschriften über die Haftungsbeschränkung (§§ 486 bis 487 e HGB) werden wegen ihrer inhaltlichen Eigenständigkeit – im Wesentlichen unverändert – in einen eigenen Abschnitt (§§ 594 bis 600 HGB-E) überführt. Wie bereits oben (s. Teil C II. 1.) ausgeführt, werden außerdem die „Reederei“, die „Partenreederei“, der „Korrespondentreeder“ und die „Baureederei“ (§§ 489 bis 507, 509 HGB) nicht mehr geregelt. Durch Aufgabe dieser Regelungen werden die geltenden Vorschriften über die Personen der Schifffahrt erheblich gestrafft.

Der Entwurf behält bewusst die herkömmlichen Begriffe des „Reeders“ und des „Kapitäns“ bei. Ausschlaggebend für diese Entscheidung war, dass die lange Rechtstradition der Begriffe größere Anwendungssicherheit gewährleistet und ein erheblicher Modernisierungsbedarf nicht festgestellt werden konnte.

Davon abgesehen wird, in den Entwurf neue Begrifflichkeiten, etwa die Figuren des „Vertragsreeders“ oder des „Bereederers“, aufzunehmen. Zwar haben sich in der Praxis vertragliche Konstellationen herausgebildet, die mit den herkömmlichen Begriffen „Reeder“ und „Ausrüster“ nur schwer zu erfassen sind. So steht eine überwiegende Zahl der Schiffe der deutschen Handelsflotte im Eigentum von Kommanditgesellschaften, deren Aktivität sich auf das Halten des Eigentums am Schiff sowie die diesbezügliche Finanzierung beschränkt. Das Betreiben dieser Schiffe erfolgt im Rahmen vertraglicher Vereinbarungen über ein Schifffahrtsunternehmen, das in der Praxis zuweilen als „Vertragsreeder“ oder „Bereederer“ bezeichnet wird. Ein Bedarf, diese Personen im HGB ausdrücklich zu regeln, ist gleichwohl nicht erkennbar. Denn da das Schifffahrtsunternehmen in der Regel die Befrachtungsgeschäfte als Vertreter der Kommanditgesellschaft abschließt, um die steuerliche Zurechnung der Gewinne und Verluste für die Kommanditisten zu ermöglichen, ist die Kommanditgesellschaft – und nicht das Schifffahrtsunternehmen – Reeder im Sinne des § 484 HGB. Das Schifffahrtsunternehmen bzw. der „Vertragsreeder“ oder „Bereederer“ fällt seinerseits nicht

unter den Begriff des Ausrüsters des § 510 HGB, da er das Schiff regelmäßig nicht für eigene Rechnung betreibt. Allenfalls unter arbeitsrechtlichen Gesichtspunkten kommt dem „Vertragsreeder“ oder „Bereederer“ eine eigenständige Bedeutung zu. Denn dieser schließt häufig im eigenen Namen die Heuverhältnisse ab. Er ist also berechtigt, die von ihm eingestellten Leute auf verschiedenen Schiffen nach Belieben einzusetzen. Im Ergebnis können diese Vertragsverhältnisse aber auch ohne die Einführung neuer Begrifflichkeiten durch das geltende Schuldrecht rechtlich bewältigt werden.

#### *Zu § 476 (Reeder)*

Die vorgeschlagene Vorschrift hält an der bisherigen Definition des Reeders als Eigentümer eines von ihm zum Erwerb durch Seefahrt betriebenen Schiffes fest und entspricht damit inhaltlich § 484 HGB. Ein Bedürfnis dafür, die Definition zu ändern, wurde in der Sachverständigengruppe nicht gesehen. Insbesondere wurde kein Bedürfnis dafür gesehen, auf die Anknüpfung des Reederbegriffs an das Eigentum am Schiff als Betriebsanlage zu verzichten und stattdessen lediglich darauf abzustellen, wer das Schiff betreibt. Gegen eine solche Abkehr von der bisherigen Definition spricht nicht nur ein fehlendes sachliches Bedürfnis, sondern auch der Umstand, dass sich der Eigentümer anhand der IMO-Identifikationsnummer des Schiffes zuverlässig ermitteln lässt.

Neu ist die Ersetzung des Wortes „dienenden“ durch das Wort „betriebenen“. Damit soll eine Angleichung an § 477 Absatz 1 HGB-E erreicht werden.

#### *Zu § 477 (Ausrüster)*

Die Absätze 1 und 2 übernehmen – mit sprachlichen Änderungen – die Regelung des § 510 Absatz 1 HGB. Ausrüster ist danach, wer ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt. Im Verhältnis zu Dritten gilt der Ausrüster als Reeder.

Nicht übernommen wird die Formulierung des § 510 Absatz 1 HGB, wonach nur Ausrüster ist, wer das Schiff „für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Kapitän anvertraut, der ausschließlich seinen Weisungen unterworfen ist“. Die Formulierung wird durch das Wort „betreibt“ ersetzt, da dieses inhaltlich umfassender und besser geeignet ist, den eigenen wirtschaftlichen Einsatz des Schiffes durch den Ausrüster hervorzuheben. Die neue Formulierung hat außerdem den Vorzug, dass auch derjenige unter den Ausrüsterbegriff fällt, der einen „Vertragsreeder“ damit beauftragt, die Bemannung im eigenen Namen durchzuführen, und aus diesem Grund nicht Arbeitgeber des Kapitäns und diesem gegenüber unmittelbar weisungsbefugt ist.



Nicht unter den Begriff des „Ausrüsters“ fällt der Zeitcharterer. Da der Zeitcharterer, wie sich aus § 540 HGB-E ergibt, lediglich über die Verwendung eines ihm vom Zeitvercharterer zur Verfügung gestellten Schiffes mit Besatzung bestimmt, jedoch nicht für die Führung und sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich ist, ist er nicht als „Betreiber“ des Schiffes im Sinne des Absatzes 1 anzusehen.

Absatz 3 ist gänzlich neu. Er regelt eine Pflicht des Eigentümers zur Offenlegung eines Ausrüstungsverhältnisses. Hiermit soll insbesondere im Bereich der deliktischen Haftung die Ermittlung der Identität des Schuldners für den Geschädigten erleichtert werden.

#### *Zu § 478 (Schiffsbesatzung)*

Die Vorschrift übernimmt die Regelung des § 481 HGB. Anders als in den §§ 2 und 3 Seemannsgesetz zählt der Kapitän im Handelsgesetzbuch zur Schiffsbesatzung.

#### *Zu § 479 (Kapitän)*

Die Vorschriften über die Rechtsstellung des Kapitäns werden erheblich gekürzt. Bisher regeln die §§ 511 bis 555 HGB die Rechte und Pflichten des Kapitäns. Hiervon sollen lediglich die Regelungen der §§ 520 und 527 HGB beibehalten werden. Durch die Neufassung soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass sich die ursprünglich unternehmerähnliche Stellung des Kapitäns im Laufe der Zeit – nicht zuletzt durch Entwicklung moderner Kommunikationsmöglichkeiten – in eine arbeitnehmerähnliche Stellung gewandelt hat. Zahlreiche Vorschriften, insbesondere die Haftungsregeln, sind daher nicht mehr zeitgemäß. Darüber soll mangels praktischer Bedeutung die gesetzliche Normierung des Rechtsinstituts der Verklarung aufgegeben werden (s. Einzelheiten hierzu unter Teil C II. 1.).

Absatz 1 lehnt sich an die Regelungen des § 527 HGB sowie des § 54 HGB an und regelt die gesetzliche Vertretungsmacht des Kapitäns für den Reeder. Ergänzt wird Absatz 1 durch § 599 HGB-E, der die gesetzliche Zustellungsvollmacht des Kapitäns für den Reeder für Klagen auf Duldung der Zwangsvollstreckung oder Arrestbeschlüsse regelt.

Absatz 1 hält aus Gründen des Verkehrsschutzes grundsätzlich an der gesetzlichen Vertretungsmacht des Kapitäns für den Reeder fest: Der Kapitän ist befugt, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Betrieb des Schiffes gewöhnlich mit sich bringt. Die gegenwärtige Formulierung „kraft seiner Anstellung“ in § 527 HGB wurde fallen gelassen, weil sie überflüssig erscheint. Eine inhaltliche Änderung ist hiermit nicht verbunden.

Neu ist demgegenüber die Aufgabe der Differenzierung zwischen Rechtsgeschäften im und außerhalb des Heimathafens. Nach geltendem Recht (§§ 526, 527 HGB) besteht eine gesetzliche Vertretungsmacht des Kapitäns nur für letztere, während nach § 479 Absatz 1 HGB-E beide Rechtsgeschäfte von der gesetzlichen Vertretungsmacht des Kapitäns erfasst werden. Grund für die herkömmliche gesetzliche Differenzierung war, dass bei Erlass der Regelung eine zuverlässige Kommunikation zwischen Kapitän und Reeder außerhalb des Heimathafens – anders als im Heimathafen – entweder überhaupt nicht oder nur unter Inkaufnahme von erheblichen Zeitverlusten möglich war. Dieser mangelnden Kommunikationsmöglichkeit wurde durch Einräumung der gesetzlichen Vertretungsmacht Rechnung getragen. Angesichts der modernen Kommunikationsmedien ist eine solche sachliche Differenzierung jedoch nicht mehr zeitgemäß, so dass entweder nur eine vollständige Aufgabe der gesetzlichen Vertretungsmacht des Kapitäns oder eine Erweiterung auf die Rechtsgeschäfte im Heimathafen in Betracht kam. Die Sachverständigengruppe hat sich für letzteres entschieden, da nach wie vor jedenfalls in Ausnahmefällen ein sachliches Bedürfnis für eine gesetzliche Vertretungsmacht des Kapitäns bestehen kann.

Als Anknüpfungspunkt für den Umfang der Vertretungsmacht wurde der „Betrieb des Schiffes“ gewählt, dem die gleiche Bedeutung wie in den §§ 476 und 477 HGB-E zukommen soll. Bewusst abgesehen wurde davon, entsprechend dem geltenden Recht für den Umfang der Vertretungsmacht daran anzuknüpfen, welche Maßnahmen zur Ausführung einer konkreten Reise erforderlich sind. Gegen eine solche Anknüpfung sprach insbesondere, dass der Begriff der „Reise“ nicht mehr den Gegebenheiten der modernen Seeschifffahrt entspricht und schwierige Abgrenzungsprobleme hervorruft.

Aufgrund der geänderten Rechtsstellung des Kapitäns wird bewusst auf die Regelung des § 760 Absatz 2 HGB, soweit hiernach eine Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung auch gegen den Kapitän gerichtet werden kann und das gegenüber dem Kapitän ergangene Urteil auch gegenüber dem Eigentümer wirkt, verzichtet. Die in § 527 Absatz 2 HGB enthaltene Befugnis des Kapitäns, Aktivprozesse für den Reeder zu führen, wird ebenfalls aufgegeben.

Eine Beschränkung der gesetzlichen Vertretungsmacht des Kapitäns im Verhältnis zu Dritten ist nur wirksam, wenn der Dritte sie kannte oder kennen musste. Vorbild der vorgeschlagenen Regelung ist § 54 Absatz 3 HGB.

In Absatz 2 wird die Regelung des § 520 HGB mit geringfügigen sprachlichen Änderungen übernommen. Damit wird der gegenwärtige Rechtszustand beibehalten, wonach zivilrechtlich eine Pflicht zur Führung des Schiffstagebuchs nicht gesetzlich begründet wird. Es bleibt allerdings bei der öffentlich-rechtlichen Pflicht zur Führung eines Schiffstagebuchs nach Anla-

ge 1 zu § 5 der Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I 1998, 3013, 3023). Die dort begründete Verpflichtung macht jedoch Absatz 2 nicht überflüssig, weil die Regelung in Anlage 1 zu § 5 der Schiffssicherheitsverordnung ausschließlich zum Schutz der Schiffssicherheit, mithin im öffentlichen Interesse, besteht, während Absatz 2 auch dem Schutz privatrechtlicher Interessen dient

*Zu § 480 (Verantwortlichkeit des Reeders für Schiffsbesatzung und Lotsen)*

Die vorgeschlagene Vorschrift, die gleichzeitig Anspruchsgrundlage und Zurechnungsnorm ist, geht auf die Regelung des § 485 Satz 1 HGB zurück, enthält aber einige bedeutsame Änderungen. Sie soll – wie schon § 485 Satz 1 HGB – den besonderen Gefahren Rechnung tragen, die mit dem Betrieb eines Schiffes für Dritte verbunden sind.

Nach dem Entwurf soll die „adjektivische Haftung“ des Reeders nicht nur – wie bisher – die Haftung für Personen der Schiffsbesatzung und an Bord tätige Lotsen umfassen, sondern auch die Haftung für „sonstige im Rahmen des Schiffsbetriebs tätige Personen, die der Reeder auch nur vorübergehend einsetzt und die seiner Weisungsbefugnis unterstehen“. Erfasst werden damit beispielsweise auch Arbeitnehmer eines selbständigen Stauereiunternehmens, das vom Reeder oder einer von ihm ermächtigten Person, etwa einem Bereederer, mit dem Beladen oder dem Löschen des Schiffes beauftragt wurde. Mit der Erweiterung des Regelungsbereichs soll der Rechtsprechung Rechnung getragen werden, die § 485 HGB auf diese Fälle bereits entsprechend angewendet hat (BGHZ 26, 152, 155 f.; BGHZ 70, 113, 117; HansOLG Hansa 1953, 1337). Da die Regelung einen besonderen Ausgleich für die mit dem Schiffsbetrieb zusammenhängenden besonderen Gefahren herbeiführen soll, darf es keinen wesentlichen Unterschied machen, ob der Reeder z. B. sein Schiff von eigenen Arbeitnehmern laden oder löschen oder diese Tätigkeit von einem selbständigen Stauereiunternehmen vornehmen lässt.

Zu den von § 480 HGB-E erfassten Personen zählen – wie bisher – auch die an Bord tätigen, jedoch vom Reeder nicht frei ausgewählten Lotsen (sog. Zwangslotsen). Es erscheint nicht sachgerecht, dem Vorbild von Artikel 17 Absatz 1 des Budapester Übereinkommens von 2001 über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI), der eine Haftung des Frachtführer für einen Zwangslotsen ausschließt, zu folgen und die adjektivische Haftung des Reeders für derartige Personen ebenfalls auszuschließen: Wenn schon der Reeder und der Lotse, wie in den §§ 592, 596 HGB-E vorgesehen, ihre Haftung global beschränken können, sollte zum Schutz des Geschädigten zumindest die Haftungsgrundlage verschärft werden.

Von der adjektivischen Reederhaftung nach wie vor nicht erfasst werden im Schiffsbetrieb tätige Personen, die ein Dritter, etwa der Charterer, Ablader oder Ladungsempfänger, eingesetzt hat.

Abweichend von § 485 HGB verwendet § 480 HGB-E nicht mehr die Formulierung „in Ausführung von Dienstverrichtungen“, sondern „in Ausführung der Verrichtung“. Diese Worte entsprechen in ihrer Bedeutung der wortgleichen Formulierung in § 831 Absatz 1 Satz 1 BGB, wobei § 480 HGB-E freilich, anders als § 831 Absatz 1 Satz 2 BGB, keine Exkulpationsmöglichkeit vorsieht.

Um auch eine Haftung des Reeders zu begründen, wenn die im Schiffsbetrieb tätige Person einem Dritten gegenüber im Rahmen einer Anspruchsgrundlage haftet, die kein Verschulden voraussetzt, wird anders als in § 485 Satz 1 HGB nicht mehr darauf abgestellt, ob die Person der Schiffsbesatzung oder der Lotse den Schaden „schuldhaft“ zufügt, sondern darauf, ob die genannte Person für den Schaden haftet. § 480 HGB-E enthält damit, anders als § 485 Satz 1 HGB, eine Gefährdungshaftung des Reeders für den Fall, dass die im Schiffsbetrieb tätige Person ihrerseits verschuldensunabhängig haftet.

Nicht übernommen wird die Regelung in § 485 Satz 2 HGB, wonach der Reeder den Ladungsbeteiligten nur soweit haftet, wie der Verfrachter ein Verschulden der Schiffsbesatzung zu vertreten hat. Diese Regelung ist im Hinblick auf die §§ 517, 520 HGB-E entbehrlich, da der Reeder bereits in den in § 485 Satz 2 HGB geregelten Fällen als sog. ausführender Verfrachter haftet und eine Beschränkung seiner Haftung auf das Niveau des Frachtvertrages vorgesehen ist.

## **Zum Zweiten Abschnitt (Beförderungsverträge)**

Der Entwurf behandelt im Zweiten Abschnitt die Beförderungsverträge. Dabei unterscheidet er zwischen Verträgen, die die Beförderung von Gütern zum Gegenstand haben (Erster Unterabschnitt), und Verträgen, die die Beförderung von Personen zum Gegenstand haben (Zweiter Unterabschnitt). Bei den Verträgen, die die Beförderung von Gütern zum Gegenstand haben, unterscheidet er wiederum zwischen Stückgutfrachtverträgen (Erster Titel) und Reisefrachtverträgen (Zweiter Titel). Nicht zu diesen Verträgen zählen der Schiffsmietvertrag und der Zeitchartervertrag. Da diese Verträge die Überlassung eines Schiffes zum Gegenstand haben, werden sie in einem gesonderten Abschnitt, und zwar in dem mit „Schiffsüberlassungsverträge“ überschriebenen Dritten Abschnitt des Fünften Buches geregelt.

## **Zum Ersten Unterabschnitt (Güterbeförderungsverträge)**

### ***Zum Ersten Titel (Stückgutfrachtvertrag)***

Im Rahmen dieses Titels wird der Stückgutfrachtvertrag geregelt. Anders als das geltende Recht werden die den Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Regelungen in einem Titel zusammengefasst. Die Vorschriften über den Reisefrachtvertrag finden sich in einem gesonderten Titel (§§ 524 ff. HGB-E). Durch diese Trennung soll die Lesbarkeit des Gesetzes erleichtert werden.

### *Zum Ersten Untertitel (Allgemeine Vorschriften)*

#### *Zu § 481 (Seefrachtvertrag)*

Unter Übernahme der Systematik der besonderen Vertragstypen sowohl im Bürgerlichen Gesetzbuch als auch im Handelsgesetzbuch soll den Regelungen über den Seefrachtvertrag eine gesetzliche Beschreibung des Vertragstyps vorangestellt werden. Die Formulierung ist an § 407 HGB angelehnt, der den Frachtvertrag definiert.

Absatz 1 regelt die Leistungspflichten des Verfrachters aus dem Seefrachtvertrag. Der Verfrachter wird verpflichtet, das Gut über See zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Empfänger abzuliefern. Eine Überlegung, anstelle des Begriffs des „Bestimmungsorts“ den des „Bestimmungshafens“ zu wählen und damit klarzustellen, dass der Seefrachtvertrag nur Beförderungen über See mit einem Schiff erfasst, wurde verworfen, da der Begriff des „Bestimmungsorts“ neutraler ist und hierdurch vermieden wird, dass Beförderungen etwa zu einer Bohrinself nicht in den Anwendungsbereich des Ersten Untertitels fallen. Dass dennoch nur reine Seebeförderungen und nicht etwa auch Multimodalverträge unter Einschluss einer Seestrecke Gegenstand des Seefrachtvertrags sind, ergibt sich aus den Worten „über See“. In Abweichung von den §§ 452, 663b HGB sowie § 1 des Gesetzes über die Gewichtsbezeichnung an schweren auf Schiffen beförderten Frachtstücken, die die Formulierung „zur See“ verwenden, wurde die Formulierung „über See“ benutzt, da diese in der Praxis sprachlich geläufiger ist. Eine inhaltliche Abweichung folgt hieraus nicht.

Mit den Worten „über See“ wird gleichzeitig auch eine Abgrenzung zur Beförderung auf Binnengewässern vorgenommen, auf die die §§ 407 ff. HGB anzuwenden sind. Maßgeblich ist nach Absatz 1 allein, ob die Beförderung auf einem Seegewässer oder einem Binnengewässer stattfindet. Dagegen kommt es nicht darauf an, ob die Beförderung mit einem Seeschiff oder einem Binnenschiff durchgeführt wird. Die Beurteilung des jeweiligen Gewässers als

Seegewässer oder als Binnengewässer richtet sich nach § 1 der Flaggenrechtsverordnung vom 4. Juli 1990 (BGBl. I S. 1389). Wird die Beförderung sowohl auf einem Seegewässer als auch auf einem Binnengewässer durchgeführt, beantwortet sich die Frage, ob die im Vierten Buch des Handelsgesetzbuchs verankerten allgemeinen frachtrechtlichen Regelungen zur Anwendung gelangen oder die im Fünften Buch des Handelsgesetzbuchs verankerten Regelungen über den Stückgutfrachtvertrag, nach § 450 HGB.

Nach Absatz 2 hat der Befrachter an den Verfrachter die vereinbarte Fracht zu zahlen. Die Regelung entspricht § 407 Absatz 2 HGB.

Absatz 3 regelt entsprechend § 407 Absatz 3 HGB die persönliche Reichweite der Vorschriften über den Seefrachtvertrag. Er sieht vor, dass die Vorschriften über den Seefrachtvertrag nur gelten, wenn die Beförderung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehört. Unmaßgeblich ist, ob der Verfrachter Kaufmann ist. Ist der Verfrachter kein Kaufmann, so sind nach Absatz 3 Satz 2, wenn die Voraussetzungen für eine Anwendung der §§ 481 ff. HGB-E erfüllt sind, auch die allgemeinen Vorschriften über Handelsgeschäfte (Viertes Buch, Erster Abschnitt, §§ 343 bis 372 HGB) anzuwenden, allerdings ohne die §§ 348 bis 350 HGB.

#### *Zu § 482 (Allgemeine Angaben über das Gut)*

Die Vorschrift geht auf die §§ 563, 564 HGB und Artikel 6 CMNI zurück. In Abweichung von den vorgenannten Vorschriften wird allerdings nicht eine Haftungsregelung, sondern eine Leistungspflicht des Befrachters normiert, deren Verletzung freilich eine Haftung des Befrachters begründen kann.

Absatz 1 begründet eine Pflicht des Befrachters, dem Verfrachter vor Übergabe des Gutes die für die Durchführung der Beförderung erforderlichen Angaben zum Gut, insbesondere in Textform Angaben über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen und Art des Gutes zu machen. Der Begriff „Textform“ wird in § 126b BGB definiert. Eine Übernahme der Regelung in § 564 HGB über die Verpflichtung des Befrachters oder Abladers, Angaben zur Beschaffenheit des Gutes zu machen, wurde nicht für erforderlich gehalten.

Absatz 2 erstreckt nach dem Vorbild der §§ 563, 564 HGB die Verpflichtung nach Absatz 1 auf einen vom Befrachter benannten Dritten, der dem Verfrachter das Gut in eigenem Namen zur Beförderung übergibt. Da der Dritte, der mit der Übergabe des Gutes an den Verfrachter eigene Interessen verfolgt, keine vertraglichen Pflichten gegenüber dem Verfrachter hat, erscheint es geboten, dem Dritten zum Schutz des Verfrachters die in Absatz 2 genann-

ten Pflichten als gesetzliche Pflichten aufzuerlegen. Die Sanktion für den Fall der Pflichtverletzung ergibt sich aus § 487 Absatz 2 HGB-E. Dritter im Sinne von Absatz 2 ist vor allem der Ablader (§ 498 Absatz 1 Satz 2 HGB-E). Da Absatz 2 jedoch auch in den Fällen gilt, in denen kein Konnossement ausgestellt wird, wird nicht nur die Pflicht des Abladers geregelt, sondern auch die Pflicht sonstiger Personen, die vom Verfrachter benannt sind und in eigenem Namen das Gut zur Beförderung übergeben. Nicht erfasst sind dagegen Personen, die nicht im eigenen Namen handeln, sondern als Vertreter des Befrachters.

#### *Zu § 483 (Gefahrgut)*

Die Vorschrift hat ihr Vorbild in den §§ 410, 564b HGB. Entsprechend § 410 HGB, jedoch abweichend von § 564b HGB, regelt sie nur die Leistungspflicht des Befrachters. Die hierzu korrespondierende Haftungsregelung findet sich in § 487 HGB-E.

In Abweichung von der bisherigen gesetzlichen Terminologie in den §§ 410, 564b HGB verwendet § 483 HGB-E nicht den Begriff „gefährliches Gut“, sondern den Begriff „Gefahrgut“. Angesichts der weiten Definition des Begriffs „Gefahrgut“ in den einschlägigen öffentlich-rechtlichen Regelungen, so in dem für den Seeverkehr maßgeblichen International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code), ist keine Notwendigkeit mehr ersichtlich, einen von den öffentlich-rechtlichen Regelungen über Gefahrgutbeförderung abweichenden Begriff aufzunehmen. Im Interesse der Rechtssicherheit erscheint es vielmehr geboten, einen Gleichlauf mit den zuletzt genannten Regelungen zu erzielen und die Einführung einer weiteren Definition für den Begriff „gefährliches Gut“ zu vermeiden. Die neue Regelung hat außerdem den Vorteil, dass sich die zu ergreifenden Vorsichtsmaßnahmen aus den einschlägigen öffentlich-rechtlichen Regelungen, insbesondere dem IMDG-Code, ergeben. Die Sachverständigengruppe regt an, die Parallelvorschrift des § 410 HGB entsprechend zu ändern.

Absatz 1 übernimmt im Wesentlichen die Regelung des § 410 Absatz 1 HGB. Abweichend hiervon verpflichtet er allerdings nicht nur den Befrachter, sondern, wie in § 482 Absatz 2 HGB-E, aus den dazu angeführten Gründen auch den Dritten, der vom Befrachter benannt ist und dem Verfrachter in eigenem Namen das Gut zur Beförderung übergibt. Beide haben dem Verfrachter rechtzeitig in Textform die genaue Art der Gefahr und gegebenenfalls zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen mitzuteilen.

Adressat der Mitteilung ist, abweichend von § 564b HGB, nicht der Kapitän, sondern der Verfrachter. Hierdurch werden freilich auch Mitteilungen an den Kapitän erfasst. Denn dieser ist nach § 479 HGB-E befugt ist, den Reeder zu vertreten. Folglich sind ihm zugegangene Mit-

teilungen als Mitteilungen an den Verfrachter zu werten, wenn dieser mit dem Reeder identisch ist.

Absatz 2, der die Rechte des Verfrachters regelt, wenn er Gefahrgut in Unkenntnis der Gefahrguteigenschaft übernommen hat, entspricht § 410 Absatz 2 HGB. Ebenso wie dort darf der Verfrachter das Gefahrgut ausladen, einlagern, zurückbefördern sowie – unter Voraussetzung einer Prüfung der Erforderlichkeit – vernichten oder unschädlich machen. Die Auswahl der konkret zu ergreifenden Maßnahme hat der Verfrachter grundsätzlich nach Treu und Glauben unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit zu treffen. Schadensersatzansprüche des Befrachters werden hierdurch nicht ausgelöst; der Verfrachter hat vielmehr einen Aufwendungsersatzanspruch gegenüber dem Befrachter.

Abweichend von § 564b Absatz 2 HGB findet sich in § 483 HGB-E keine vergleichbare Regelung für den Fall, dass der Verfrachter Kenntnis von der von dem Gut ausgehenden Gefahr hat und sich das besondere Gefahrgutrisiko verwirklicht. Es erscheint nicht sachgerecht, dem Verfrachter für diesen Fall ebenfalls zu gestatten, das Gut gegebenenfalls zu beschädigen oder zu vernichten und ihn von seiner Haftung für Verlust oder Beschädigung dieses Gutes zu befreien. Da Gegenstand der Regelung Gefahrgut im Sinne der einschlägigen öffentlich-rechtlichen Regelungen ist, die auch der Verfrachter zu befolgen hat, ist kein Grund dafür ersichtlich, diesen Umstand bei der Ausgestaltung der zivilrechtlichen Regelungen außer Betracht zu lassen und das Haftungsrisiko dem Befrachter selbst dann aufzuerlegen, wenn er seinen Informationspflichten nachgekommen ist.

#### *Zu § 484 (Verpackung. Kennzeichnung)*

Die vorgeschlagene Vorschrift regelt eine Obliegenheit sowie eine Verpflichtung des Befrachters gegenüber dem Verfrachter zur ausreichenden Verpackung und, soweit erforderlich, zur Kennzeichnung des Gutes. Sie entspricht § 411 HGB. In systematischer Hinsicht ist der Ansatz des Landfrachtrechts, die Verpflichtung der Parteien als solche zu regeln, vorzugsweise vor dem gegenwärtigen Ansatz des Seefrachtrechts in § 608 Absatz 1 Nummer 5 HGB, der nur die Rechtsfolgen der Verletzung einer solchen Verpflichtung regelt.

#### *Zu § 485 (Abladen. Verladen. Umladen. Löschen)*

Die Vorschrift regelt – systematisch in Anlehnung an § 412 HGB – , welche Partei zum Verladen und zum Löschen verpflichtet ist, innerhalb welcher Zeit das Gut abzuladen ist, ob der Verfrachter zum Umladen des Gutes berechtigt ist und unter welchen Voraussetzungen der Verfrachter Gut auf Deck verladen darf. Die Rechtsfolgen, die sich aus einer Verletzung der



genannten Rechte und Pflichten ergeben, werden in den nachfolgenden Vorschriften geregelt.

Nach Absatz 1 Satz 1 hat der Befrachter innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit die Abladung zu bewirken. Die Vorschrift entspricht inhaltlich § 588 Absatz 1 HGB. Ebenso wie dort wird durch den Begriff „bewirken“ klargestellt, dass den Befrachter keine Verpflichtung zur Lieferung der Güter trifft, die Leistungserbringung durch den Verfrachter aber von einer Handlung des Befrachters abhängig ist. Welche Folgen sich daraus ergeben, dass der Befrachter die Abladung nicht rechtzeitig bewirkt, wird in § 489 HGB-E geregelt. Danach kann der Verfrachter den Vertrag kündigen oder lediglich den Teil der Ladung, die bereits verladen wurde, befördern. Einen Anspruch auf Liegegeld räumt das Gesetz dagegen dem Verfrachter – abweichend von § 412 Absatz 3 HGB – nicht ein. Denn im Seefrachtrecht wird, anders als im allgemeinen Frachtrecht, zwischen Stückgutfrachtverträgen und Reisefrachtverträgen unterschieden. Es macht jedoch nur Sinn, einen Anspruch auf Liegegeld vorzusehen, wenn es sich um einen Reisefrachtvertrag handelt (vgl. hierzu § 525 Absatz 3, § 529 HGB-E).

Absatz 1 Satz 2 sieht vor, dass der Verfrachter demjenigen, der das Gut ablädt, auf dessen Verlangen ein schriftliches Empfangsbekenntnis zu erteilen hat. Die Vorschrift ist in ihrer Formulierung an § 368 BGB angelehnt. Sie berücksichtigt, dass der Verfrachter nach § 498 Absatz 1 Satz 1 HGB-E dem Ablader nur dann ein Konnossement ausstellen muss, wenn dies im Seefrachtvertrag vereinbart ist. Ist im Seefrachtvertrag eine solche Vereinbarung nicht getroffen worden, so kann der Ablader zumindest verlangen, dass ihm ein Empfangsbekenntnis erteilt wird. Ist dagegen im Seefrachtvertrag vereinbart, dass ein Konnossement ausgestellt werden muss, so reicht es, wie Absatz 1 Satz 3 klarstellt, aus, dass der Verfrachter das Konnossement ausstellt. Entsprechendes gilt für den Fall der Ausstellung eines Seefrachtbriefs (§ 506 HGB-E). Berechtigter im Sinne von Absatz 1 Satz 2 ist sowohl der Befrachter als auch der in § 482 Absatz 2 HGB-E genannte Dritte.

Absatz 2 verpflichtet den Verfrachter, das Gut zu laden, zu stauen und zu befestigen – insgesamt als „verladen“ definiert – sowie zu löschen. Die Vorschrift orientiert sich an § 412 Absatz 1 HGB. Anders als nach der zuletzt genannten Vorschrift ist jedoch Schuldner der Lade- und Löschpflicht nicht der Absender/Befrachter, sondern der Verfrachter. Damit wird berücksichtigt, dass in der Seeschifffahrt, anders als bei Landtransporten, regelmäßig der Verfrachter das Gut zu verladen und zu löschen hat.

Absatz 3 gestattet dem Verfrachter, das Gut ganz oder teilweise in ein anderes Schiff umzuladen. Damit weicht die vorgeschlagene Regelung von § 565 Absatz 1 Satz 1 HGB, Artikel 3 Absatz 3 Satz 1 und Absatz 4 CMNI ab. Eine solche Umkehr der Regel-Ausnahme-

Verhältnisses erscheint insbesondere im Hinblick auf den in der Praxis sehr bedeutenden Einsatz von Feeder-Schiffen sinnvoll.

Absatz 4 Satz 1 bestimmt, dass der Verfrachter das Gut ohne Zustimmung des Befrachters nicht auf Deck verladen darf. Die Vorschrift übernimmt inhaltlich die Regelung des § 566 Absatz 1 HGB. Anders als dort beschränkt sie allerdings das grundsätzliche Deckverladeverbot, wie sich aus der nachstehend noch näher erläuterten Regelung in Absatz 4 Satz 3 ergibt, auf Güter, die nicht Container sind. Für diese Güter gilt, dass sie nur an Deck verladen werden dürfen, wenn nach Absatz 4 Satz 1 der Befrachter oder – bei Ausstellung eines Konnossements – nach Absatz 4 Satz 2 der Ablader (§ 498 Absatz 1 Satz 2 HGB-E) zustimmt. Nicht mehr geregelt ist, ob die genannten Güter „an die Seiten des Schiffes gehängt“ werden dürfen. Auf eine Übernahme des § 566 Absatz 1 2. Alternative HGB wurde – ebenso wie auf eine Übernahme des § 566 Absatz 2 HGB – mangels eines sachlichen Bedürfnisses für diese Vorschriften verzichtet.

In Abweichung von den vorangehenden Sätzen darf der Verfrachter nach Absatz 4 Satz 3 Container ohne Zustimmung des Befrachters oder Abladers auf Deck verladen. Mit dieser Regelung soll berücksichtigt werden, dass sich im Containerverkehr die tatsächlichen Verhältnisse gegenüber den Verhältnissen, auf denen noch die gesetzliche Regelung in § 566 HGB beruht, umgekehrt haben. Zwar ist die Regelung vor allem beim Einsatz von sog. Containerschiffen geboten. Denn nur hier kann kaum noch zwischen einer Verladung unter Deck und einer Verladung auf Deck unterschieden werden. Es erscheint jedoch angesichts der raschen technischen Entwicklung bei Containertransporten kaum praktikabel, die Regelung auf sog. Containerschiffe zu beschränken, zumal eine gesetzliche Definition des Begriffs „Containerschiff“ nicht besteht. Im Übrigen ist es Befrachter und Ablader auch zuzumuten, in den Fällen, in denen der Container nicht in einem sog. Containerschiff befördert wird, der Deckverladung des Containers ausdrücklich zu widersprechen, wenn er hiermit nicht einverstanden ist.

#### *Zu § 486 (Begleitpapiere)*

Die Vorschrift entspricht § 413 HGB. Die geltende Regelung des § 591 HGB erschien unzureichend.

Absatz 1 bestimmt entsprechend § 413 Absatz 1 HGB, dass der Befrachter dem Verfrachter Urkunden zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen hat, die für eine amtliche Behandlung, insbesondere eine Zollabfertigung, vor der Ablieferung erforderlich sind.

Absatz 2 Satz 1 orientiert sich an § 413 Absatz 2 Satz 1 HGB und normiert die Haftung des Verfrachters für den Schaden, der durch den Verlust oder die Beschädigung der ihm übergebenen Urkunden oder durch deren unrichtige Verwendung verursacht worden ist. In Abweichung vom Landfrachtrecht kann sich der Verfrachter allerdings bereits mit dem Nachweis entlasten, dass der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnte. § 413 Absatz 2 Satz 1 HGB fordert demgegenüber den Nachweis, dass der Verlust, die Beschädigung oder die unrichtige Verwendung auf Umständen beruht, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Mit der Normierung dieses abweichenden Verschuldensmaßstabs soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass dieser auch in den Fällen der Haftung des Verfrachters für Güterschäden gilt (§ 510 HGB-E).

Nach Absatz 2 Satz 2, der § 413 Absatz 2 Satz 2 HGB entspricht, ist die Haftung des Verfrachters auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

*Zu § 487 (Haftung des Befrachters und Dritter)*

Absatz 1 sieht bei Verletzung der Pflichten des Befrachters aus dem Seefrachtvertrag dessen unbeschränkte Haftung gegenüber dem Verfrachter für vermutetes Verschulden vor. Die vorgeschlagene Vorschrift fasst die unterschiedlichen Regelungen in den §§ 563, 564, 564a und 564b HGB zusammen. In ihrer Formulierung lehnt sie sich jedoch in bewusster Abweichung von § 563 HGB und von der entsprechenden Regelung des Landfrachtrechts in § 414 HGB an § 280 BGB an, normiert also eine unbeschränkte verschuldensabhängige Haftung. Denn es erscheint nicht sachgerecht, dem Befrachter – anders als dem Verfrachter – eine nach dem Vorbild des § 563 HGB verschuldensunabhängige Haftung in unbeschränkter Höhe oder nach dem Vorbild des § 414 HGB eine verschuldensunabhängige Haftung mit unverhältnismäßig niedrigen Haftungshöchstsummen aufzuerlegen. Dementsprechend soll in Übereinstimmung mit dem allgemeinen Zivilrecht (§ 280 BGB) die Haftung verschuldensabhängig, jedoch unbeschränkt sein.

Hintergrund dieser Entscheidung ist, dass die Vorbilder im geltenden Landfrachtrecht (§ 414 HGB) ebenso wie im geltenden Seefrachtrecht (§ 563 HGB) nach Auffassung der Sachverständigengruppe keine sachgerechte Lösung bereithalten. So kompensiert § 414 HGB die darin normierte verschuldensunabhängige Haftung mit einer Haftungshöchstsumme von 8,33 SZR pro kg, die sich aus wenig sachgerechten Gründen an dem verladenen Gut und nicht an dem Wert der gefährdeten Sache, etwa dem Schiff, orientiert und die dementsprechend in vielen Fällen unangemessen niedrig sein dürfte. Eine unbeschränkte verschuldensunabhängige Haftung, wie sie § 563 HGB normiert, führt dagegen zu einer unangemessen-

nen Belastung des Befrachters. Da es bisher weder auf nationaler als auch auf internationaler Ebene gelungen ist, eine angemessene Höchstsumme für die Haftung des Befrachters und Abladers zu bestimmen, erscheint es sachgerechter, auf eine verschuldensunabhängige Haftung zu verzichten und eine am allgemeinen Zivilrecht ausgerichtete Regelung zu treffen als eine verschuldensunabhängige Haftung verbunden mit einer Haftungshöchstsumme zu normieren, die den Umständen des Einzelfalles nicht gerecht wird.

Die mit § 487 Absatz 1 HGB-E vorgenommene Wertung sollte auch auf § 414 HGB übertragen werden. Die Sachverständigengruppe schlägt daher vor, § 414 HGB an die vorgeschlagene Regelung des § 487 Absatz 1 HGB-E anzupassen.

§ 487 Absatz 1 HGB-E weicht von Artikel III § 5 der Haager Regeln ab. Da jedoch, wie oben ausgeführt, ein Festhalten an den Haager Regeln ohnehin nicht für sachgerecht erachtet wird, steht dieser Abweichung von Artikel III § 5 der Haager Regeln nichts entgegen.

Absatz 2 sieht eine Haftung für vermutetes Verschulden des vom Befrachter gemäß § 482 Absatz 2 HGB-E benannten Dritten, der dem Verfrachter im eigenen Namen das Gut zur Beförderung übergibt, vor. Die Norm sanktioniert eine Verletzung der in § 482 Absatz 2 HGB-E und § 483 Absatz 1 HGB-E beschriebenen Pflichten des Dritten, die für die Durchführung der Beförderung erforderlichen Angaben über das Gut zu machen bzw. den Verfrachter über die Gefährlichkeit des Gutes zu unterrichten. Dritter im Sinne der vorgenannten Vorschriften ist insbesondere der Ablader, für den das geltende Recht in den oben genannten §§ 563, 564, 564a und 564b eine Sanktion für den Fall einer Pflichtverletzung bereithält. Da Ablader jedoch nur derjenige ist, der vom Befrachter zur Eintragung ins Konnossement benannt ist (§ 498 Absatz 1 Satz 2 HGB-E), erfasst § 487 Absatz 2 HGB-E in Erweiterung der Regelung im geltenden Recht durch eine Bezugnahme auf den „Dritten“ auch die Personen, die vom Befrachter benannt sind, ohne in ein Konnossement eingetragen worden zu sein.

Durch die Einfügung des Wortes „auch“ soll berücksichtigt werden, dass neben dem Dritten regelmäßig auch der Befrachter schadensersatzpflichtig sein wird. Denn einerseits trifft den Befrachter nach §§ 482, 483 HGB-E – auch wenn ein von ihm benannter Dritter dem Verfrachter das Gut zur Beförderung übergibt – regelmäßig eine eigene Informationspflicht gegenüber dem Verfrachter, andererseits haftet er für den von ihm benannten Dritten als Erfüllungsgehilfen. Befrachter und Dritter haften nebeneinander als Gesamtschuldner.

Absatz 3 Satz 1 enthält eine verschärfte Haftung des Befrachters und des Abladers, wenn ein Konnossement ausgestellt ist. In diesem Fall sollen Befrachter und Ablader dem Verfrachter verschuldensunabhängig und der Höhe nach unbeschränkt für Schäden und Auf-

wendungen haften, die diesem durch die Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der in das Konnossement aufgenommenen Angaben über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen des Gutes entstanden sind. Der Begriff des „Abladers“ ist in § 498 Absatz 1 Satz 2 HGB-E definiert. Die vorgeschlagene Vorschrift entspricht den Vorgaben des Artikels III § 5 der Haager Regeln. Die Regelung ist bewusst auf die Fälle beschränkt, in denen ein Konnossement ausgestellt ist, auch wenn in der Praxis für Seefrachtbriefe häufig die gleichen Bedingungen wie für Konnossemente gelten. Da das Konnossement – anders als der Seefrachtbrief – ein Wertpapier ist, das insbesondere gutgläubig erworben werden kann, erscheint es insbesondere zur Wahrung der Umlauffähigkeit des Konnossements geboten, in den in Absatz 3 Satz 1 geregelten Fällen eine verschuldensunabhängige Haftung zu normieren. Soweit es um die Ausstellung nicht begebbarer Papiere geht, soll an der verschuldensabhängigen Haftung festgehalten werden. Eine vergleichbare Regelung findet sich auch in Artikel 301 Absatz 1 des norwegischen Seehandelsgesetzbuchs vom 24. Juni 1994 und Artikel 19 Absatz 2 des französischen Gesetzes über Frachtverträge und den Seetransport Nr. L 66-420 vom 18. Juni 1966.

Anders als in den in den Absätzen 1 und 2 genannten Fällen haften bei Anwendung von Absatz 3 Befrachter und Ablader, wie sich aus Absatz 3 Satz 2 ergibt, nicht als Gesamtschuldner. Jeder haftet nur, soweit er selbst die Pflichtverletzung begangen hat. Diese Regelung orientiert sich an § 563 Absatz 1 Satz 2 HGB.

Absatz 3 Satz 3 bestimmt schließlich, dass im Rahmen der verschuldensunabhängigen Haftung des Befrachters und des Abladers auch zu berücksichtigen ist, ob und in welchem Umfang ein Verhalten des Verfrachters bei der Verursachung der Schäden oder Aufwendungen mitgewirkt hat. Die Formulierung ist § 414 Absatz 2 HGB entnommen. Eine entsprechende Regelung war auf den Absatz 3 zu beschränken, da für die Verschuldenshaftung der Absätze 1 und 2 der § 254 BGB gilt.

#### *Zu § 488 (Kündigung durch den Befrachter)*

Die vorgeschlagene Regelung entspricht im Wesentlichen § 415 HGB. Sie soll an die Stelle der umfangreichen, in den §§ 580 ff. HGB enthaltenen Regelungen treten.

Absatz 1 räumt dem Befrachter das Recht ein, den Seefrachtvertrag jederzeit zu kündigen. Die Regelung entspricht § 415 Absatz 1 HGB und geht auf § 649 BGB zurück.

Nach Absatz 2 Satz 1 kann der Verfrachter im Falle der Kündigung durch den Befrachter entweder die vereinbarte Fracht sowie zu ersetzende Aufwendungen unter Anrechnung er-

sparter Aufwendungen bzw. eines anderweitigen tatsächlich erfolgten oder böswillig unterlassenen Erwerbs oder ein Drittel der vereinbarten Fracht, die sog. Fautfracht, verlangen. Von der Übernahme der in § 415 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 HGB enthaltenen Worte „das etwaige Standgeld“ wurde im Hinblick darauf, dass nach den Vorstellungen der Sachverständigengruppe Regelungen über das Liegegeld für Stückgutverträge nicht getroffen werden sollen, abgesehen.

Absatz 2 Satz 2 lässt den Anspruch auf Fautfracht entfallen, wenn die Kündigung auf Gründen beruht, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind. Ist die Beförderung für den Befrachter darüber hinaus nicht von Interesse, scheidet jeglicher Anspruch nach Absatz 2 aus. Die Regelung entspricht § 415 Absatz 2 Satz 2 HGB.

Absatz 3 regelt schließlich nach dem Vorbild von § 415 Absatz 3 HGB den Fall, dass das Gut vor der Kündigung bereits verladen wurde. Der Verfrachter darf hier nach Satz 1 auf Kosten des Befrachters Maßnahmen gemäß § 491 Absatz 3 Satz 2 bis 4 HGB-E ergreifen. In Abweichung von § 415 Absatz 3 Satz 1 a. E. und Satz 2 HGB wird darauf verzichtet, dem Verfrachter das Recht einzuräumen, vom Befrachter das unverzügliche Entladen des Gutes zu verlangen und zugleich zu bestimmen, unter welchen Voraussetzungen das Gut entladen werden kann. Damit wird berücksichtigt, dass nach § 485 Absatz 2 HGB-E das Löschen des Gutes im Seefrachtrecht grundsätzlich in den Aufgabenbereich des Verfrachters fällt. Gleichwohl soll der Verfrachter – ebenso wie der Frachtführer nach allgemeinem Frachtrecht – die Kosten für das Entladen grundsätzlich nicht tragen, wenn der Frachtvertrag durch eine Kündigung des Befrachters beendet wurde. Abweichend hiervon soll der Verfrachter dagegen – wie nach allgemeinem Frachtrecht – nach Satz 2 die Kosten für das Entladen tragen, wenn die Kündigung auf Gründen beruht, die seinem Risikobereich zuzurechnen sind.

#### *Zu § 489 (Rechte des Verfrachters bei säumiger Abladung)*

Die vorgeschlagene Regelung, die insbesondere § 588 HGB ersetzen soll, orientiert sich im Wesentlichen an § 417 HGB.

Absatz 1 entspricht § 417 Absatz 1 HGB und bestimmt, dass der Verfrachter dem Befrachter, der die Abladung nicht oder nicht vollständig innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit bewirkt, eine angemessene Frist setzen kann, innerhalb derer das Gut abgeladen werden soll. Die Formulierung „Abladung bewirkt“ knüpft dabei an § 485 Absatz 1 Satz 1 HGB-E an. In Abweichung von § 417 Absatz 1 HGB regelt Absatz 1 nicht den Fall, dass der Befrachter das Gut „nicht innerhalb der Ladezeit“ verladen oder zur Verfügung gestellt hat. Damit soll berücksichtigt werden, dass im Seefrachtrecht grundsätzlich der Verfrachter für das Verladen

der Güter verantwortlich ist. Auf das Einhalten einer Ladezeit kommt es insoweit nicht an. Maßgeblich ist hier vielmehr, ob der vertraglich vereinbarte Abladetermin eingehalten wurde. Dieser wird mit dem Begriff der „vertraglich vereinbarten Zeit“ umschrieben. Dieser Begriff erfasst nicht nur einen genauen Termin, sondern auch eine vertraglich vereinbarte Zeitspanne, innerhalb derer die Abladung bewirkt werden kann. Hierunter fällt etwa auch der Fall, dass, wie in der Praxis häufig, die „Abfahrt mit dem Schiff X oder mit dem nächsten Schiff“ vereinbart wurde.

Absatz 2 entspricht weitgehend der Regelung des § 417 Absatz 2 HGB. Anders als dort soll der Verfrachter den Vertrag allerdings nicht nur dann kündigen und die Rechte aus § 488 Absatz 2 HGB-E geltend machen können, wenn das Gut innerhalb der Frist des Absatzes 1 nicht abgeladen wurde, sondern auch dann, wenn offensichtlich ist, dass die Abladung nicht innerhalb dieser Frist bewirkt werden wird. Mit dieser Regelung wird der Rechtsgedanke des § 323 Absatz 4 BGB aufgegriffen. Die Sachverständigengruppe regt an, § 417 Absatz 2 HGB entsprechend zu ändern.

Absatz 3 übernimmt die Regelung des § 417 Absatz 3 HGB sowie die dort in Bezug genommene Regelung des § 416 Satz 2 und 3 HGB, wenngleich in sprachlich leicht modifizierter Fassung. So bestimmt er, welche Rechte der Verfrachter hat, wenn das Gut innerhalb der Frist des Absatzes 1 nur teilweise abgeladen wird: Der Verfrachter kann die unvollständige Ladung befördern und die volle Fracht sowie Ersatz der Aufwendungen verlangen, die ihm infolge der Unvollständigkeit der Ladung entstehen. Hiervon abzuziehen ist die Fracht, die der Verfrachter durch die Beförderung anderen Gutes anstelle des nicht verladenen Gutes erlangt. Entgeht dem Verfrachter durch die Unvollständigkeit der Ladung die Sicherheit für die volle Fracht, ist er berechtigt, eine anderweitige Sicherheit zu fordern. Demgegenüber sprechen § 417 Absatz 3 und § 579 HGB davon, dass „Ladung“ nicht verladen wurde und dass der Beförderer „mit der Beförderung der unvollständigen Ladung beginnen“ kann bzw. berechtigt ist, „die Reise anzutreten“. In der Sache ergeben sich durch die sprachlichen Änderungen keine Abweichungen.

Keinen Eingang in die Regelungen über den Stückgutfrachtvertrag hat die Regelung des § 416 Satz 1 HGB gefunden, wonach der Absender in den Fällen, in denen nur ein Teil der Ladung verladen wird, jederzeit verlangen kann, dass der Frachtführer mit der Beförderung der unvollständigen Ladung beginnt. Denn diese Regelung ist auf den Fall zu geschnitten, dass die Beförderung mit einem bestimmten Fahrzeug durchzuführen ist. Dementsprechend ist die Regelung in § 527 HGB-E übernommen worden.

Absatz 4 übernimmt – mit einigen Anpassungen an die Terminologie des Seefrachtrechts – die Regelung des § 323 Absatz 2 BGB über die Entbehrlichkeit einer Fristsetzung. Es erscheint geboten, nach dem Vorbild des BGB dem Verfrachter unter bestimmten Voraussetzungen zu gestatten, seine Rechte auszuüben, ohne zuvor dem Befrachter eine Nachfrist gesetzt zu haben. Die Sachverständigengruppe regt an, eine entsprechende Regelung auch in § 417 HGB zu treffen.

Absatz 5 übernimmt schließlich die Regelung des § 417 Absatz 4 HGB. Ähnlich wie dort wird dem Verfrachter verwehrt, die in den vorangehenden Absätzen beschriebenen Rechte auszuüben, wenn das Gut aus Gründen, die seinem Risikobereich zuzuordnen sind, nicht innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit abgeladen wird.

#### *Zu § 490 (Nachträgliche Weisungen)*

§ 490 HGB-E regelt das Recht des Befrachters und des Empfängers zu nachträglichen Weisungen gegenüber dem Verfrachter. Vorbild dieser Regelung ist § 418 HGB, der sich seinerseits im Wesentlichen an Artikel 12 des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) anlehnt. Eine vergleichbare Regelung kennt das geltende Seefrachtrecht nicht. Dies spricht jedoch nicht gegen die Aufnahme einer dem allgemeinen Frachtrecht nachgebildeten Regelung. Denn es besteht für den Befrachter im Seefrachtrecht ebenso wie für den Absender im Landfrachtrecht ein nachvollziehbares erhebliches Interesse daran, nachträglich Weisungen erteilen zu können. Den gegenläufigen Interessen des Verfrachters kann durch detailliert geregelte Ausnahmetatbestände Rechnung getragen werden. Zwar werden bei Seebeförderungen in vielen Fällen die Ausnahmetatbestände greifen und wird dementsprechend eine nachträgliche Weisung unbeachtlich sein. Dies gilt insbesondere dann, wenn das Gut mit einem Containerschiff zusammen mit einer Vielzahl von Gütern anderer Befrachter oder auf der Grundlage einer Slot-Charter, die typischerweise durch eine Vielzahl von Verfrachtern gekennzeichnet ist, befördert wird. Anders ist dies beim Reisefrachtvertrag, auf den die Vorschrift nach § 524 HGB-E entsprechend anzuwenden ist. Im Übrigen bleibt es den Parteien des Seefrachtvertrags unbenommen, abweichende Vereinbarungen zu treffen.

Der vorgeschlagene Absatz 1 entspricht § 418 Absatz 1 HGB. Satz 1 bestimmt, dass der Befrachter grundsätzlich berechtigt ist, über das Gut zu verfügen. Die Regelung steht allerdings unter dem Vorbehalt, dass § 504 nichts Abweichendes bestimmt. Hierdurch soll der Vorrang des Konnossementsrechts sichergestellt werden. Insbesondere soll klargestellt werden, dass bei Ausstellung eines Konnossements stets der zum Empfang des Gutes Legitimierte weisungsbefugt ist (§ 504 Absatz 2 Satz 1 HGB-E).



Satz 2 nennt im Rahmen einer offenen Aufzählung verschiedene Weisungsinhalte, ohne hierüber eine abschließende Regelung zu treffen. Damit soll der Vielfalt möglicher Fallgestaltungen Rechnung getragen werden. In Abweichung von § 418 Absatz 1 HGB wird allerdings anstelle des Begriffs „Ablieferungsstelle“ der Begriff „Löschplatz“ verwendet. Hiermit soll berücksichtigt werden, dass bei Seebeförderungen die „Ablieferungsstelle“ im Sinne von § 418 Absatz 1 HGB der Löschplatz ist, also die Stelle, an die das Schiff zum Zwecke der Löschung der Ladung hingelegt wird und das Verfügungsrecht nach Absatz 2 Satz 2 auf den Empfänger übergeht, also denjenigen, der nach § 493 Absatz 1 Satz 1 HGB-E vom Verfrachter die Ablieferung des Gutes verlangen kann.

Satz 3 normiert die Grenzen des Verfügungsrechts: Der Verfrachter ist berechtigt, die Ausführung einer Weisung zu verweigern, deren Ausführung Nachteile für den Betrieb seines Unternehmens oder Schäden für die Befrachter oder Empfänger anderer Sendungen mit sich zu bringen droht. Diese Anforderungen sind identisch mit denen, die in § 418 Absatz 1 Satz 3 HGB normiert sind.

Nach Satz 4 kann der Verfrachter Aufwendungsersatz sowie eine angemessene Vergütung im Zusammenhang mit der Ausführung der Weisung verlangen; ihm steht ferner ein entsprechender Vorschussanspruch zu. Auch diese Regelung entspricht dem allgemeinen Frachtrecht.

Absatz 2 regelt den Übergang des Verfügungsrechts vom Befrachter auf den Empfänger. Er übernimmt in den Sätzen 1 und 2 die Regelung des § 418 Absatz 2 Satz 1 und 2 HGB, wobei in Satz 1 der Begriff der „Ablieferungsstelle“ durch den Begriff „Löschplatz“ ersetzt wird. Hierbei handelt es sich um den Zeitpunkt, in dem der legitimierte Empfänger nach § 493 Absatz 1 Satz 1 HGB-E seinen Auslieferungsanspruch nach Ankunft des Schiffes geltend machen kann. Für den Fall der Ausübung des Verfügungsrechts durch den Empfänger wird in Satz 3 eine Kostentragungs-, Vergütungs- und Vorschusspflicht entsprechend Absatz 1 Satz 3 geregelt.

Absatz 3 entspricht § 418 Absatz 3 HGB, wonach der Dritte, an den der Empfänger in Ausübung seines Verfügungsrechts die Ablieferung des Gutes angeordnet hat, nicht seinerseits einen anderen Empfänger bestimmen können soll.

Die in Absatz 4 vorgeschlagene Regelung gibt den Parteien die Möglichkeit, die für den Befrachter bestimmte Ausfertigung des Seefrachtbriefs als Sperrpapier auszugestalten und hierdurch sicher zu stellen, dass eine nachträgliche Weisung nur bei Vorlage des Frachtbriefs befolgt werden muss. In Abweichung von § 418 Absatz 4 HGB, an den die Vorschrift

angelehnt ist, wird allerdings auf das Erfordernis der beiderseitigen Unterzeichnung des Seefrachtbriefs verzichtet, da dies beim Seefrachtbrief nicht üblich ist (s. auch § 509 Absatz 3 HGB-E).

Nach Absatz 5 ist der Verfrachter, der beabsichtigt, eine ihm erteilte Weisung nicht zu befolgen, verpflichtet, den Weisungsgeber hiervon unverzüglich zu benachrichtigen. Hierdurch soll wie in § 418 Absatz 5 HGB gewährleistet werden, dass der Befrachter Gelegenheit gegeben erhält, sich auf die Nichtbefolgung einer Weisung einzustellen. Die Verletzung der Informationspflicht nach Absatz 5 kann Schadensersatzansprüche auslösen.

Absatz 6 übernimmt die in § 418 Absatz 6 HGB enthaltene verschuldensunabhängige, der Höhe nach unbeschränkte Haftung des Frachtführers bei Ausführung einer Weisung ohne die an sich gebotene Vorlage der Frachtbriefausfertigung. Die Regelung ist im Zusammenhang mit Absatz 4 zu sehen und gilt nur, soweit der Seefrachtbrief als Sperrpapier ausgestellt ist.

#### *Zu § 491 (Beförderungs- und Ablieferungshindernisse)*

§ 491 HGB-E enthält eine detaillierte gesetzliche Regelung über die Rechtsfolgen von Beförderungs- und Ablieferungshindernissen. § 604 HGB soll nicht beibehalten werden, da diese Regelung zu lückenhaft ist und zu unbefriedigenden Ergebnissen führt. Die vorgeschlagene Regelung lehnt sich vielmehr an § 419 HGB an, der grundsätzlich auch für das Seefrachtrecht geeignete Lösungen bereithält.

Absatz 1 Satz 1 stellt den Grundsatz voran, dass der Verfrachter bei Vorliegen von Beförderungs- oder Ablieferungshindernissen Weisungen des Verfügungsberechtigten einzuholen hat. Die Regelung orientiert sich an § 419 Absatz 1 Satz 1 HGB. Aufgegeben wird jedoch die dort vorgesehene ausdrückliche zeitliche Abgrenzung des Beförderungshindernisses als eines Hindernisses, das vor Ankunft des Gutes an der für die Ablieferung vorgesehenen Stelle entsteht, von einem Ablieferungshindernis als einem Hindernis, das nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle entsteht. Denn eine solche Abgrenzung ergibt sich bereits denotwendig aus den verwendeten Begriffen „Beförderungshindernis“ und „Ablieferungshindernis“. Die vorgeschlagene Regelung beschränkt sich daher auf die Eingangsformulierung „Wird nach Übernahme des Gutes erkennbar...“, um zu verdeutlichen, dass ein Hindernis im Sinne von § 491 HGB-E nur besteht, wenn es nach Übernahme des Gutes zur Beförderung eintritt und sich das Gut somit nicht mehr im Besitz des Verfügungsberechtigten befindet. Anders als in der Vorbildnorm des § 419 Absatz 1 Satz 1 HGB stellt außerdem Absatz 1 Satz 1 durch die Verweisung auf § 507 HGB-E klar, dass für die Beantwortung der

Frage, wer Verfügungsberechtigter ist, zwischen den Fällen, in denen ein Konnossement ausgestellt wurde, und den Fällen, in denen kein Wertpapier ausgestellt wurde, zu unterscheiden ist. Die Sachverständigengruppe regt an, in § 419 HGB eine vergleichbare Klarstellung vorzunehmen.

Nach Satz 2 fällt – entsprechend § 419 Absatz 1 Satz 2 HGB – bei Nichtermittelbarkeit oder Annahmeverweigerung des verfügungsberechtigten Empfängers das Verfügungsrecht auf den Befrachter zurück. In Abweichung von § 419 Absatz 1 HGB wird diese Regelung durch Satz 3 ergänzt, wonach eine Änderung des Verfügungsrechts nach Satz 2 ausscheidet, wenn ein Konnossement ausgestellt ist. Bei Ausstellung eines Konnossements kann Verfügungsberechtigter nur der aus dem Konnossement Legitimierte sein. In Anlehnung an § 419 Absatz 1 Satz 2 ist in Satz 4 vorgesehen, dass es, sofern die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage eines Seefrachtbriefs abhängig gemacht worden ist, der Vorlage des Seefrachtbriefs nicht bedarf.

Satz 5 übernimmt – sprachlich angepasst – die Regelung des § 419 Absatz 1 Satz 3 HGB, wonach der Verfrachter im Fall der Weisungserteilung bei Bestehen eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses, das nicht seinem Risikobereich zuzuordnen ist, Aufwendungsersatz-, Vergütungs- und Vorschussansprüche nach § 490 Absatz 1 Satz 4 HGB-E geltend machen kann.

Absatz 2 entspricht der in § 419 Absatz 2 HGB enthaltenen Regelung, wonach in dem Fall, in dem nach Eintritt eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses der verfügungsberechtigte Empfänger die Weisung erteilt hat, das Gut an einen Dritten zu liefern, dieser Dritte im Hinblick auf die Regelung in Absatz 1 die Position des Empfängers und der Empfänger, der die Weisung erteilt hat, die Position des Befrachters einnimmt.

Absatz 3 regelt den Fall, dass der Verfrachter bei Eintritt eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses Weisungen des Verfügungsberechtigten nicht erlangen kann. Die Regelung ist, wie ihr Vorbild § 419 Absatz 3 HGB, geprägt von einer Interessenabwägung zwischen der Dispositionsfreiheit des Verfrachters einerseits und dem Schutz der Rechtsgüter des Verfügungsberechtigten andererseits.

Nach Satz 1 hat der Verfrachter, wenn Weisungen innerhalb angemessener Zeit nicht erlangt werden können, die Maßnahmen zu ergreifen, die im Interesse des Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen. Hiervon wird sowohl der Fall erfasst, dass der Verfrachter auf Anfrage keine Weisung erhalten hat, als auch derjenige, dass der Verfrachter nicht die Möglichkeit hatte, eine Weisung zu erfragen. Unter die zweite Alternative fällt insbesondere

die im Containerverkehr häufige Situation, dass dem Verfrachter angesichts einer erheblichen Anzahl von Befrachtern nicht genügend Zeit verbleibt, alle Verfügungsberechtigten zu kontaktieren, um Weisungen einzuholen.

Satz 2 bis 4 enthält eine beispielhafte, nicht abschließende Aufzählung von Maßnahmen, die der Verfrachter nach Satz 1 ergreifen kann. Wie in § 419 Absatz 3 Satz 2 bis 4 HGB werden als Maßnahmen die Entladung bzw. Löschung des Gutes und seine Verwahrung, die Übergabe des Gutes an einen Dritten zur Verwahrung für Rechnung des Verfügungsberechtigten, die Rückbeförderung, der Selbsthilfeverkauf gemäß § 373 Absatz 2 bis 4 HGB sowie die Vernichtung des Gutes genannt, letztere allerdings beschränkt auf den Fall, dass es sich um unverwertbares Gut handelt. Macht der Verfrachter von der Möglichkeit Gebrauch, das Gut einem Dritten zur Verwahrung zu übergeben, haftet er nur für eigenes Auswahlverschulden, nicht aber für ein Verschulden des Dritten.

Satz 5 bestimmt in Anlehnung an § 419 Absatz 3 Satz 5, dass nach dem Löschen des Gutes die Beförderung beendet ist.

Absatz 4 ist, wie bereits Absatz 1 Satz 4, Ausdruck des „Sphärengedankens“: Dem Verfrachter stehen wegen der ergriffenen Maßnahmen Aufwendungsersatz- und Vergütungsansprüche nur zu, wenn das Hindernis nicht seinem Risikobereich zuzurechnen ist. Die Regelung entspricht § 419 Absatz 4 HGB.

#### *Zu § 492 (Zahlung. Frachtberechnung)*

Die vorgeschlagene Vorschrift regelt die Fälligkeit des Frachtanspruchs, die Frachtberechnung sowie die Auswirkungen von Leistungsstörungen bei der Beförderung auf den Frachtanspruch, also die Gegenleistungs- oder Vergütungsgefahr. Sie übernimmt in weiten Teilen § 420 HGB.

Absatz 1 Satz 1 sieht vor, dass die Fracht „bei Ablieferung“ des Gutes fällig, also Zug um Zug gegen Ablieferung des Gutes zu zahlen ist. Satz 2 räumt dem Verfrachter einen zusätzlichen Aufwendungsersatzanspruch ein, soweit Aufwendungen auf das Gut gemacht wurden, die der Verfrachter für erforderlich halten durfte. Beide Regelungen finden sich gleichermaßen in § 420 Absatz 1 HGB.

Demgegenüber enthält Absatz 2 eine über § 420 HGB hinausgehende Regelung, die den Rechtsgedanken der §§ 617, 633 HGB aufnimmt und zugleich den Zweck verfolgt, einen Wertungswiderspruch mit § 488 HGB-E und § 326 BGB zu vermeiden. Satz 1 bestimmt in

Übereinstimmung mit § 617 Absatz 1, § 633 HGB und § 326 Absatz 1 BGB, dass der Anspruch auf die Fracht entfällt, soweit die Beförderung aus Gründen unmöglich wird, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind. Durch den Begriff „soweit“ wird der Fall des teilweisen Verlusts des Gutes während der Beförderung erfasst. Eine Regelung des teilweisen Verlusts ist erforderlich, da die Teilunmöglichkeit nicht unter Absatz 3 fällt, der § 420 Absatz 2 HGB nachgebildet ist. Hier ist nämlich Voraussetzung, dass die Beförderung infolge des Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses vorzeitig beendet wird, während bei der Teilunmöglichkeit die Beförderung fortgesetzt werden kann, allerdings nur für einen Teil der Güter.

Satz 2 soll entsprechend § 326 Absatz 2 BGB gewährleisten, dass der Verfrachter einen – wenn auch gekürzten – Frachtzahlungsanspruch behält, wenn die Beförderungsleistung aus Gründen unmöglich wird, die aus der Risikosphäre des Befrachters stammen, und der Befrachter nicht nach § 488 HGB-E kündigt. Denn es erschiene widersprüchlich, dem Verfrachter in diesem Fall nur dann einen Frachtanspruch zuzubilligen, wenn der Befrachter gekündigt hat. Die Vorschrift bestimmt daher in Anlehnung an § 488 Absatz 2 Nummer 1 HGB-E und § 326 Absatz 2 BGB, dass der Verfrachter den Anspruch auf Frachtzahlung grundsätzlich behält, sich aber ersparte Aufwendungen oder anderweitigen Erwerb, gegebenenfalls auch das böswillige Unterlassen eines anderweitigen Erwerbs, anrechnen lassen muss.

Absatz 3 entspricht – mit sprachlichen Anpassungen – § 420 Absatz 2 HGB und regelt die sog. „Distanzfracht“. Der Verfrachter erhält nach Satz 1 eine Vergütung für diejenige Teilbeförderung, die er bis zur vorzeitigen Beendigung der Beförderung infolge eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses erbracht hat. Im Seefrachtrecht findet sich eine solche Regelung für den Fall des Schiffsverlusts bereits in § 630 HGB, der auch eine Legaldefinition des Begriffs „Distanzfracht“ enthält. Die vorgeschlagene Regelung erweitert den bisherigen Anwendungsbereich auf jegliches Beförderungs- und Ablieferungshindernis, das eine Beendigung der Beförderung zur Folge hat. Auf eine Legaldefinition des Begriffs Distanzfracht soll künftig zugunsten des neutraleren, auch in § 420 Absatz 2 HGB verwendeten Begriffs der „anteiligen Fracht“ verzichtet werden.

Ist das Beförderungs- oder Ablieferungshindernis dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen, besteht nach Satz 2 ein Frachtzahlungsanspruch nur insofern, als die Beförderung für den Befrachter von Interesse ist.

Absatz 4 behandelt die Ansprüche des Verfrachters, wenn eine Verzögerung der Beförderung aus Gründen eintritt, die dem Risikobereich des Befrachters zuzurechnen sind. Ebenso

wie in § 420 Absatz 3 HGB soll dem Verfrachter in diesem Fall über den Frachtzahlungsanspruch hinaus ein Anspruch auf angemessene Vergütung zustehen.

Absatz 5 übernimmt schließlich die Regelung des § 420 Absatz 4 HGB, wobei nicht an „Frachtbrief“ und „Ladeschein“, sondern an „Seefrachtbrief“ und „Konnossement“ angeknüpft wird. Im Hinblick auf die Berechnung der Fracht begründet er die Vermutung, dass die Angaben im Seefrachtbrief oder Konnossement über Zahl, Gewicht oder Menge des Gutes, die vereinbarungsgemäß Grundlage der Frachtberechnung sein sollen, zutreffend sind. Diese Vermutungswirkung soll auch dann greifen, wenn zu den Mengenangaben in den Seefrachtbrief oder das Konnossement ein Vorbehalt eingetragen und dieser damit begründet wurde, dass keine angemessenen Mittel zur Verfügung standen, die Richtigkeit der Angaben zu überprüfen.

*Zu § 493 (Rechte des Empfängers. Zahlungspflicht)*

§ 493 HGB-E regelt in Anlehnung an § 421 HGB die Rechtsstellung des Empfängers im Verhältnis zum Verfrachter und zum Befrachter. Nicht übernommen wird hingegen die seefrachtrechtliche Vorschrift in § 614 HGB. Denn es ist kein Grund ersichtlich, im Seefrachtrecht von der allgemeinen frachtrechtlichen Regelung des § 421 HGB abzuweichen.

Absatz 1 Satz 1 bestimmt, dass der Empfänger gegenüber dem Verfrachter einen Anspruch auf Ablieferung des Gutes Zug um Zug gegen Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Seefrachtvertrag hat. In Übereinstimmung mit dem Übergang der Verfügungsbefugnis vom Befrachter auf den Empfänger nach § 490 Absatz 2 Satz 1 HGB-E ist maßgeblicher Zeitpunkt der Anspruchsentstehung die Ankunft des Schiffes am Löschplatz. Abweichend von § 421 Absatz 1 Satz 1 HGB wurde auf das Wort „ihm“ zu Beginn des letzten Halbsatzes verzichtet, da der Empfänger aufgrund seines Weisungsrechts auch befugt ist, die Auslieferung an einen Dritten zu verlangen (vgl. § 490 Absatz 3 HGB-E). Die Sachverständigengruppe regt insofern an, auch das Landfrachtrecht entsprechend zu ändern.

Nach Satz 2, der § 421 Absatz 1 Satz 2 HGB nachgebildet ist, kann der Empfänger im Fall von Güterschäden oder Lieferverzögerungen Ansprüche aus dem Seefrachtvertrag neben dem Befrachter im eigenen Namen geltend machen. Durch diese Doppellegitimation soll die Gefahr des Anspruchsverlusts bei Vorgehen der falschen Partei vermieden werden. Die Formulierung ist auf Artikel 13 CMR zurückzuführen.

Satz 3 stellt klar, dass Empfänger und Befrachter auch Ansprüche auf der Grundlage der Drittschadensliquidation geltend machen können.

Der vorgeschlagene Absatz 2 Satz 1 sieht vor, dass mit Geltendmachung des Ablieferungsverlangens gemäß Absatz 1 Satz 1 die Zug um Zug zu erfüllende Frachtzahlungspflicht des Empfängers entsteht, wobei sich deren Höhe aus dem Konnossement oder Seefrachtbrief ergibt. In Erweiterung des § 421 Absatz 2 Satz 1 HGB gilt diese Regelung auch im Fall der Erteilung einer Weisung nach § 490 Absatz 2 Satz 2 HGB-E durch den Empfänger. Die Regelung gilt insbesondere in dem Fall, in dem der Empfänger den Verfrachter anweist, das Gut einem Dritten abzuliefern. Da sich der Empfänger in diesem Falle ähnlich verhält wie derjenige, der die Ablieferung des Gutes verlangt, erscheint es geboten, dem Empfänger auch in diesem Falle eine Pflicht zur Zahlung der Fracht aufzuerlegen und dem Verfrachter nicht nur einen Zahlungsanspruch gegenüber dem Befrachter zuzubilligen. Die Sachverständigengruppe regt an, eine entsprechende Regelung auch in das allgemeine Frachtrecht aufzunehmen.

Satz 2 stellt eine deutliche Abkehr von dem bisher im Seefrachtrecht geltenden § 614 HGB zugunsten des in § 421 Absatz 2 Satz 2 HGB für das Landfrachtrecht statuierten Konzepts dar. Er regelt den Fall, dass ein Konnossement oder Seefrachtbrief nicht ausgestellt ist, ein Seefrachtbrief nicht vorgelegt wird oder aus den Dokumenten nicht die Höhe der zu zahlenden Fracht hervorgeht. Der Empfänger wird in diesem Fall nur verpflichtet, die mit dem Befrachter vereinbarte Fracht zu zahlen, soweit sie nicht unangemessen ist. Durch die Vorschrift soll der Empfänger stärker als bisher geschützt werden.

Überlegungen, den unbestimmten und auslegungsbedürftigen Begriff „unangemessen“ zu vermeiden und statt dessen Satz 2 durch eine Regelung zu ersetzen, wonach der Empfänger nur die Fracht schuldet, die ihm bei Auslieferung des Gutes mitgeteilt worden ist, oder wonach der Empfänger, der bei Auslieferung des Gutes eine Mitteilung über die Höhe der zu zahlenden Fracht verlangt hat, von einer Pflicht zur Zahlung der Fracht in Höhe des Betrages befreit wird, der ihm nicht mitgeteilt worden ist, wurden nicht aufgegriffen. Abgesehen davon, dass kein sachlicher Grund erkennbar ist, vom allgemeinen Frachtrecht abzuweichen, erscheint eine solche Regelung aus Sicht des Verfrachters auch zu belastend und nicht praxisgerecht.

Absatz 3 verpflichtet den Empfänger, der die Ablieferung des Gutes verlangt hat, eine Vergütung für Beförderungsverzögerungen nach § 494 Absatz 4 HGB-E zu zahlen, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist. Die Regelung entspricht im Wesentlichen § 421 Absatz 3 HGB. Anders als dort ist allerdings auf eine Einbeziehung des Liegegeldes verzichtet worden. Eine Regelung zum Liegegeld erscheint nur im Bereich des Reisefrachtvertrags erforderlich; sie findet sich dort in § 527 Absatz 3 Satz 3 HGB-E.

Nach Absatz 4, der § 421 Absatz 4 HGB übernimmt, bleibt die Zahlungspflicht des Befrachters aus dem Seefrachtvertrag neben derjenigen des Empfängers bestehen. Beide Personen haften also gesamtschuldnerisch.

#### *Zu § 494 (Lieferfrist)*

Die vorgeschlagene Regelung übernimmt, mit sprachlichen Änderungen, die Vorschrift des § 423 HGB. Eine Legaldefinition der Lieferfrist ist neu im Seefrachtrecht. Ihre Einführung erscheint jedoch wie im allgemeinen Frachtrecht zweckmäßig. Die Bestimmung der Lieferfrist soll sich vorrangig nach der Parteivereinbarung richten. Liegt eine solche Parteivereinbarung nicht vor, ist die Frist maßgeblich, die einem sorgfältigen Verfrachter unter Berücksichtigung der Umstände vernünftigerweise zuzubilligen ist. Unter die zuletzt genannte Alternative fällt auch die Konstellation, dass das Gut mit einem Schiff in der Linienschifffahrt befördert wird und die Beförderung auf der Grundlage eines allgemeinen Fahrplans vorgenommen wird. Die im Fahrplan angegebenen Zeiten können regelmäßig nicht als vereinbarte Lieferfrist angesehen werden, da eine Vereinbarung eine individuelle Festlegung der Frist zwischen den Parteien voraussetzt.

#### *Zu den §§ 495 bis 497 (Pfandrecht)*

Die §§ 495 bis 497 HGB-E entsprechen den für das allgemeine Frachtrecht geltenden §§ 441 bis 443 HGB. Nach Auffassung der Sachverständigengruppe muss in § 366 Absatz 3 HGB der Begriff „Verfrachter“ aufgenommen werden.

#### *Zum Zweiten Untertitel (Dokumente)*

Die Vorschriften über die Dokumente des Seefrachtrechts sollen vereinfacht, systematisch besser geordnet und in der Terminologie stärker an das Wertpapierrecht angeglichen werden. Sie tragen der veränderten Schifffahrtspraxis Rechnung, Seebeförderungen zunehmend ohne Ausstellung eines Konnossements vorzunehmen, häufig unter einem Seefrachtbrief oder ohne ein schriftliches Dokument. Deshalb soll der Ablader einen Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements nicht mehr, wie im geltenden Recht (§ 642 Absatz 1 HGB), als gesetzliche Regel haben, sondern nur noch bei besonderer Vereinbarung im Seefrachtvertrag. Der Seefrachtbrief soll gesetzlich geregelt werden (§ 509 HGB-E), für elektronische Konnossemente wird eine gesetzliche Grundlage geschaffen (§ 600 Absatz 2, 3 HGB-E).



Die vorgeschlagenen Regelungen basieren auf dem von der Sachverständigengruppe einhellig befürworteten Grundkonzept, dass im Konnossementsrecht nur die Ansprüche aus dem Konnossement behandelt werden sollen, nicht aber deren Verhältnis zu den Ansprüchen aus dem Frachtvertrag. Hintergrund dieses Ansatzes ist die Überlegung, dass der Anspruch aus dem Konnossement und der Anspruch aus dem Frachtvertrag nebeneinander bestehen und inhaltlich auseinander fallen können. Deshalb soll auf die Regelungen des § 656 Absatz 1 und 4 HGB verzichtet werden. Die Sachverständigengruppe regt an, das allgemeine Frachtrecht (§ 444 HGB) entsprechend anzupassen.

*Zu § 498 (Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements)*

Absatz 1 Satz 1 bestimmt, dass der Ablader einen Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements gegenüber dem Verfrachter hat, sofern dies im Seefrachtvertrag vereinbart ist.

Die Mitglieder der Sachverständigengruppe waren darüber einig, dass die Rechtsfigur des Abladers beibehalten werden sollte. Sie ist erforderlich um sicherzustellen, dass ein vom Befrachter verschiedener Dritter, der dem Verfrachter das Gut im Einverständnis mit dem Befrachter zur Beförderung übergibt, eine eigene wertpapierrechtlich geschützte Position erwerben kann, die es ihm ermöglicht, über das Gut zu verfügen. Dies ist insbesondere unverzichtbar bei einem der Beförderung zu Grunde liegenden fob-Geschäft, bei dem der Käufer Befrachter des Seefrachtvertrages ist, aber gleichwohl das Konnossement unter Schutz seines guten Glaubens an dessen Inhalt derivativ erwerben können muss.

Beibehalten werden soll auch die Bezeichnung „Ablader“, obgleich in der Praxis des internationalen Seehandelsrechts der englische Begriff „shipper“ geläufig ist; dieser entspricht weder der deutschen Rechtssprache, noch ist er mangels einer klaren Abgrenzung im englischen Recht hinreichend sicher vom Befrachter zu unterscheiden.

Absatz 1 Satz 2 Halbsatz 1 definiert den Ablader als denjenigen, der das Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergibt und als Ablader vom Befrachter zur Eintragung in das Konnossement benannt ist. Die Rechtsfigur setzt also nach der vorgeschlagenen Regelung stets die Benennung durch den Befrachter voraus, weil dieser mit der Einführung des Dritten in den Vertrag eine Verantwortung für dessen Handlungen gegenüber dem Verfrachter übernimmt; hinzu kommen muss zur Legitimation gegenüber dem Verfrachter die tatsächliche Übergabe des Gutes an diesen.

Halbsatz 2 regelt den Fall, dass ein Ablader nicht benannt ist: Hier gilt der Befrachter als Ablader. Die Einführung einer derartigen Fiktion ist erforderlich, um sicherzustellen, dass in

einem solchen Fall der Befrachter den Anspruch auf Ausstellung des Konnossements hat, obgleich dieser dann nicht – anders als im geltenden Recht, das deshalb zu Unklarheiten Anlass geben kann – ohne weiteres unter den Abladerbegriff fällt.

Absatz 2 tritt an die Stelle von § 647 HGB. Anders als in § 647 Absatz 1 Satz 1 HGB soll nach Satz 1 das Konnossement im Regelfall allerdings als Rektapapier ausgestellt werden müssen, als Orderkonnossement nach Satz 2 nur, wenn dies im Seefrachtvertrag vereinbart ist. Entsprechend der Regelung des § 647 Absatz 1 Satz 1 HGB ist das Orderkonnossement im letzteren Fall auf Verlangen des Abladers an die Order des Empfängers oder lediglich an Order zu stellen, wobei unter „Order“ die Order des Abladers zu verstehen ist. In Ergänzung der gegenwärtigen gesetzlichen Regelung stellt Satz 2 ausdrücklich klar, dass der Ablader auch verlangen kann, dass das Orderkonnossement an seine Order gestellt wird.

Die Ausstellung eines Konnossements als Inhaberpapier wäre möglich, kommt aber in der Praxis nicht vor und wird deshalb hier nicht geregelt.

#### *Zu § 499 (Bord- und Übernahmekonnossement)*

Die vorgeschlagene Regelung orientiert sich inhaltlich an § 642 HGB sowie §§ 27, 28 des Seehandelsschiffahrtsgesetzes der DDR vom 5. Februar 1976 (Gesetzblatt der DDR 1976 I S. 109, SHSG), folgt aber einer etwas übersichtlicheren Systematik. An der gesetzlichen Differenzierung zwischen Bord- und Übernahmekonnossement soll festgehalten werden, da sie in der Akkreditivpraxis eingeführt ist.

Absatz 1 stellt klar, dass der Verfrachter Aussteller des Konnossements ist. Nach Satz 1 ist das Konnossement auszustellen, sobald der Verfrachter das Gut übernommen hat. Satz 2 gibt an, welchen rechtlichen Inhalt das Konnossement hat: Es liefert Beweis über den Empfang des Gutes durch den Verfrachter und verbrieft den Anspruch auf Beförderung des Gutes zum Bestimmungsort und zu dessen Auslieferung an den legitimierten Inhaber des Papiers. Dadurch wird zugleich der Wertpapiercharakter des Konnossements umschrieben. Der Begriff des „Bestimmungsortes“ wurde in Einklang mit § 481 Absatz 1 HGB-E verwendet.

Absatz 2 enthält eine Legaldefinition des Bordkonnossements. Er orientiert sich im Wesentlichen an § 642 Absatz 1 und 5 HGB.

Das Bordkonnossement stellt nach Satz 1 den Regelfall dar: Sobald das Gut an Bord genommen ist, hat der Verfrachter – unter der Voraussetzung, dass ein entsprechender Anspruch des Abladers nach § 498 Absatz 1 Satz 1 HGB-E besteht – das Konnossement mit

der Angabe auszustellen, wann und in welches Schiff das Gut an Bord genommen wurde. Die Anforderungen an den Inhalt des Bordkonnossements sind im Vergleich zu § 642 Absatz 1 HGB präziser gefasst worden.

Nach Satz 2 kann das Konnossement auch in Form eines Übernahmekonnossements ausgestellt werden. In diesem Fall bestätigt der Verfrachter durch das Konnossement die Übernahme des Gutes zur Beförderung zu einem Zeitpunkt, bevor das Gut an Bord genommen worden ist. Der Verfrachter hat nach Satz 3 mittels eines Bordvermerks auf Verlangen des Abladers nachträglich im Konnossement zu vermerken, wann und in welches Schiff das Gut an Bord genommen wurde.

Absatz 3 enthält die Regelung des § 642 Absatz 1, wonach der Ablader die Anzahl der auszustellenden Originalausfertigungen des Konnossements bestimmt. An der Möglichkeit, mehrere (Original-) Konnossemente auszustellen soll festgehalten werden, da die Praxis hieran gewöhnt ist.

#### *Zu § 500 (Form des Konnossements)*

Die vorgeschlagene Norm fasst die Formvorschriften zusammen, die für das Konnossement gelten sollen. Eine entsprechende Vorschrift findet sich im geltenden Recht nicht.

Das Konnossement ist nach Absatz 1 Satz 1 vom Verfrachter zu unterzeichnen, wobei eine Nachbildung der Unterschrift durch Druck oder Stempel genügen soll. Die Formanforderungen an das Konnossement sind geringer als nach § 126 BGB, weil eine eigenhändige Unterschrift im Massengeschäft des Transports nicht verlangt werden kann. Im Landfrachtrecht finden sich entsprechende Formanforderungen für den Frachtbrief in § 408 Absatz 2 Satz 3 HGB und für den Ladeschein in § 444 Absatz 1 Satz 2 HGB.

Satz 2 erteilt – wie § 642 Absatz 4 HGB – dem Kapitän und jedem vom Reeder zur Ausstellung von Konnossementen für den Reeder rechtsgeschäftlich Bevollmächtigten eine gesetzliche Vertretungsbefugnis auch für den Verfrachter. Die Formulierung macht deutlicher als das geltende Recht, dass die Vertretungsmacht nur für den wirklichen Verfrachter begründet wird, nicht für eine zu Unrecht im Konnossement als Verfrachter bezeichnete Person, die den Frachtvertrag nicht abgeschlossen hat.

Absatz 2 erlaubt die Erstellung eines elektronischen Konnossements unter der Voraussetzung, dass dieses dieselben Funktionen erfüllt wie das nach Absatz 1 erstellte Konnossement. Von einer detaillierten Regelung des elektronischen Konnossements hat die Sachver-

ständigengruppe abgesehen, da eine solches in der Praxis derzeit noch nicht benutzt wird. Deshalb fehlen Erfahrungen über die praktischen Gestaltungsmöglichkeiten. Die Erstellung elektronischer Konnossemente soll jedoch zumindest ermöglicht werden, so dass eine entsprechende Grundsatzregelung in den Gesetzesvorschlag der Sachverständigengruppe Eingang gefunden hat, die durch eine Ermächtigung des Bundesministeriums der Justiz zu späterer Regelung durch eine Rechtsverordnung (Absatz 3) ergänzt wird.

Die in Satz 1 verwendete Formulierung „elektronische Form“ knüpft an § 126a BGB an. Danach setzt die elektronische Form voraus, dass der Aussteller der Erklärung dieser seinen Namen hinzufügt und das elektronische Dokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz versieht. Satz 2 enthält die Voraussetzung für die Anerkennung als elektronisches Konnossement, dass die Funktionen des Konnossements auch bei seiner elektronischen Ausgestaltung in gleicher Weise erfüllt werden müssen wie bei einem herkömmlichen: Auch das elektronische Konnossement muss also Beweis über den Empfang des Guts durch den Verfrachter erbringen, die Beförderungspflicht und die Pflicht zur Ablieferung an den legitimierten Inhaber erkennen lassen und, wenn es übertragbar ist, eine Form für die Übertragung vorsehen.

Absatz 3 sieht eine Ermächtigung für das Bundesministerium der Justiz vor, die Einzelheiten des elektronischen Konnossements durch Rechtsverordnung zu regeln. Eine Regelung kann erst getroffen werden, wenn sich geeignete Formen und Verfahren in der Praxis abzeichnen.

#### *Zu § 501 (Inhalt des Konnossements)*

Die Vorschrift enthält eine Aufzählung der in das Konnossement aufzunehmenden Angaben und hat ihre Vorbilder in §§ 643, 408 HGB. Gegenüber § 643 HGB sind einige neue Angaben hinzugekommen; außerdem ist eine abweichende Reihenfolge gewählt worden, die sich an § 408 Absatz 1 HGB orientiert. Entfallen sollen die Angaben nach § 643 Nummer 2 HGB (Name des Kapitäns“), § 643 Nummer 3 a. E. (Nationalität des Schiffes), § 643 Nummer 7 HGB (Ort, an dem Weisung über ihn einzuholen ist) und § 643 Nummer 8 a. E. (äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit der Güter).

Nach der Eingangsformulierung des Absatzes 1 sind in der Folge diejenigen Angaben genannt, die das Konnossement enthalten „soll“. In der Sachverständigengruppe ist zunächst erwogen worden, statt des Begriffs „soll“ das neutralere Wort „enthält“ des § 643 HGB beizubehalten, um zu verdeutlichen, dass die Aufzählung sowohl neben unverzichtbaren Angaben auch fakultative enthält. Dem Begriff „soll“ ist jedoch wegen der Parallelformulierung für den Ladeschein in § 444 Absatz 1 Satz 1 HGB der Vorzug gegeben worden.

Nummer 1 sieht vor, dass der Ort und Tag der Ausstellung in das Konnossement aufgenommen werden soll und entspricht § 643 Nummer 10 HGB. Die Angabe des Tages der Ausstellung ist notwendig, um feststellen zu können, ob zu diesem Zeitpunkt das Gut bereits abgeliefert worden ist, während die Angabe des Ortes der Ausstellung für das anwendbare Recht eine Rolle spielen kann.

Nummer 2 ergänzt § 643 Nummer 4 – Namen des Abladers – um die Angabe „Anschrift des Abladers“ und orientiert sich damit an § 408 Absatz 1 Nummer 2 HGB.

Nummer 3 schreibt in Anlehnung an § 643 Nummer 3 HGB vor, dass der Name des Schiffes anzugeben ist. Die Angabe der „Nationalität“ des Schiffes wurde demgegenüber nicht aus § 643 Nummer 3 HGB übernommen. Die Staatszugehörigkeit hat für das Konnossementsrechtsverhältnis keine Bedeutung. Sie kann zwar wichtig sein für die Beurteilung der wirtschaftlichen oder politischen Gefahren für die Beförderung, etwa durch einen Boykott oder ein Embargo, doch kann dann die Flagge des Schiffes ohne weiteres zusätzlich in das Konnossement aufgenommen werden.

Nummer 4 entspricht § 643 Nummer 1 HGB, doch soll neben dem Namen des Verfrachters auch dessen Anschrift anzugeben sein. Dadurch wird die etwa erforderliche Geltendmachung von Rechten aus dem Konnossement erleichtert.

Nummer 5 fasst § 643 Nummer 6 und 7 HGB um den Weisungsort gekürzt zusammen. Der Begriff des „Löschungshafens“ wurde durch den in § 481 Absatz 1 HGB-E verwendeten Begriff „Bestimmungsort“ ersetzt.

Nummer 6 sieht vor, dass neben dem – bereits in § 643 Nummer 5 HGB enthaltenen – Namen des Empfängers auch dessen Anschrift und eine etwaige Meldeadresse anzugeben ist. Der Begriff der „Meldeadresse“ ist auf § 408 Absatz 1 Nummer 5 HGB zurückzuführen. In der Praxis des Seefrachtrechts taucht er im Konnossement als sog. „notify address“ auf. „Meldeadresse“ meint eine Anschrift zur Kontaktaufnahme für den Verfrachter, unter der dieser seine Löschbereitschaft anzeigen sowie weitere Weisungen einholen kann. Das Institut der Meldeadresse ermöglicht eine flexible Vertragsabwicklung, ohne dass alle Einzelheiten der Übernahme und Ablieferung bereits im Voraus festgelegt werden müssen.

Nummer 7 und 8 schreiben Angaben über die Art des Gutes, über dessen äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit, sowie über dessen Maß, Zahl oder Gewicht und dauerhafte und lesbare Merkzeichen vor. Werden Angaben über die äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit des Gutes nicht in das Konnossement aufgenommen, so wird

nach § 503 Absatz 1 Satz 2 HGB-E vermutet, dass das Gut in äußerlich guter Verfassung und Beschaffenheit übernommen wurde.. Die Einfügung des Wortes „lesbare“ zur Charakterisierung der Merkzeichen des Gutes ist auf § 645 Absatz 2 Nummer 1 HGB zurückzuführen.

Nummer 9 orientiert sich nicht an § 643 Nummer 9 HGB, sondern an der von der Sachverständigengruppe als präziser angesehenen Formulierung des § 408 Absatz 1 Nummer 9 HGB. Abweichend von letzterer Vorschrift wird jedoch die Formulierung „vereinbarte Fracht“ durch die Formulierung „bei Ablieferung geschuldete Fracht“ ersetzt, da der Empfänger nach Ansicht der Sachverständigengruppe darüber informiert werden muss, ob ihn bei Annahme des Gutes eine Verpflichtung zur Frachtzahlung treffen kann.

Nummer 10 entspricht § 643 Nummer 11 HGB und sieht vor, dass die Zahl der Ausfertigungen im Konnossement zu vermerken ist.

Absatz 2 präzisiert die Regelung über die Angaben nach Absatz 1 Nummer 7 und 8 dahin, dass diese auf Verlangen des Abladers so aufzunehmen sind, wie er sie dem Verfrachter vor der Übernahme des Gutes in Textform mitgeteilt hat. Der Verfrachter hat also auch als unrichtig erkannte Angaben aufzunehmen; er kann – und muss zur Abwendung seiner Haftung nach § 505 Absatz 1 HGB-E – sich jedoch durch einen Vorbehalt nach § 503 Absatz 2 HGB-E schützen. Der Begriff der „Textform“ nimmt Bezug auf § 126b BGB. Textform ist hiernach eine lesbare Erklärung, bei der auf eine eigenhändige Unterschrift verzichtet wird. Damit sind die Anforderungen an die Textform geringer als die Formanforderungen des § 500 Absatz 1 HGB-E.

Abweichend von § 645 Absatz 1 HGB wird in der vorgeschlagenen Vorschrift nicht auf den Beginn des Einladens, sondern auf die Übernahme des Gutes abgestellt, da die Regelung auch für das Übernahmekonnossement gelten soll.

#### *Zu § 502 (Mangelhafte Verfrachterangabe)*

In Anlehnung an § 644 Satz 1 HGB regelt die Vorschrift die Fälle, in denen in dem Konnossement der Verfrachter entweder gar nicht angegeben ist oder – über den Wortlaut des § 644 Satz 1 HGB hinaus – jemand als Verfrachter bezeichnet ist, der nicht der wirkliche Verfrachter ist. In beiden Fällen soll der Reeder aus dem Konnossement berechtigt und verpflichtet sein, wenn das Konnossement von einer zur Zeichnung für den Reeder befugten Person ausgestellt wurde. Die unklare Formulierung des § 644 Satz 2 HGB, wonach der Name des Verfrachters „unrichtig angegeben“ sein muss, soll durch eine klarere Umschreibung ersetzt werden, wonach es für die Haftung des Reeders genügt, dass eine Person an-

gegeben ist, die in Wirklichkeit nicht der Verfrachter ist und die deshalb an die Verpflichtungen aus dem Konnossement nicht gebunden ist. Sonstige Formen der Unrichtigkeit der Verfrachterangabe können jedoch den Aussteller nach § 505 HGB-E schadenersatzpflichtig machen.

Abweichend von § 644 Satz 1 HGB wird in der vorgeschlagenen Regelung auf die Wendung „gilt der Reeder als Verfrachter“ verzichtet, um klarzustellen, dass die Fiktion nur für den Konnossementsanspruch gilt, nicht dagegen für die Haftung aus dem Frachtvertrag. Der aus dem Konnossement haftende Reeder ist im Sinne der Vorschriften über das Konnossement – etwa hinsichtlich der Einwendungen, die er dem Konnossementsanspruch nach § 504 HGB-E entgegensetzen kann – als Verfrachter anzusehen.

Die in § 644 Satz 2 HGB enthaltene Regelung gehört nach Auffassung der Sachverständigengruppe systematisch zu der Frage der Haftung aus dem Konnossement und ist in § 505 HGB-E geregelt (vgl. die Bemerkungen dazu).

#### *Zu § 503 (Beweiskraft des Konnossements)*

Die Vorschrift fasst die Beweiswirkungen des Konnossements zusammen. Sie ersetzt § 656 HGB.

Absatz 1 Satz 1 übernimmt die Grundsatzregelung des § 656 Absatz 2 Satz 1 HGB, wonach das Konnossement die Tatsachenvermutung begründet, der Verfrachter habe das Gut so übernommen, wie es nach § 498 Nummer 7 und 8 HGB-E im Konnossement beschrieben ist. Die Vermutung betrifft damit Angaben hinsichtlich Art, Maß, Zahl und Gewicht des Gutes sowie dauerhafter und lesbarer Merkzeichen. Die Vermutung soll sich nicht auf den Inhalt geschlossener Packstücke oder Behältnisse erstrecken, ohne dass dies, wie nach geltendem Recht (§ 656 Absatz 3 Nummer 2 HGB) durch eine Unbekanntklausel ausdrücklich im Konnossement gesagt zu werden braucht; das Erfordernis einer zusätzlichen, allerdings in der Praxis formularmäßig verwendeten Unbekanntklausel erscheint als überflüssiger Formalismus.

Satz 2 sieht in Anlehnung an § 409 Absatz 2 Satz 1 HGB eine weitere Vereinfachung gegenüber dem geltenden Recht vor, die sich auf die Beschaffenheit des Gutes bezieht. Während nach geltendem Recht stets, also auch bei einwandfreier Beschaffenheit, ein Vermerk hierüber in das Konnossement aufzunehmen ist (§ 643 Nummer 8 HGB), geht die vorgeschlagene Regel davon aus, dass die äußerlich erkennbar gute Verfassung und Beschaffenheit als Regelfall auch ohne besondere Angabe im Konnossement vermutet wird. sofern die-

se Vermutung nicht durch einen Vorbehalt nach Absatz 2 ausgeschlossen ist. Die Vermutung kann aber natürlich auch durch eine auf einen Mangel der Beschaffenheit hinweisende Bezeichnung der Art des Gutes in § 501 Absatz 1 Nummer 7 HGB-E ausgeschlossen werden, die auf einer Angabe des Abladers oder einer Vereinbarung der Vertragsparteien beruht (etwa Angabe: „gebrauchte PKW“ oder „Schrott“).

Absatz 2 Satz 1 erlaubt dem Verfrachter, die Beweiswirkung von Angaben über das Gut, die auf Verlangen des Abladers in der von diesem angegebenen Form aufgenommen werden müssen (§ 501 Absatz 2 HGB-E), durch einen Vorbehalt einzuschränken. Satz 2 führt klarer als das geltende Recht die verschiedenen möglichen Fallgestaltungen auf und verlangt für einzelne Fälle eine Begründung: Kann die Angabe durch eine abweichende korrigiert werden (Nummer 1 und 2), so genügt die Angabe der richtigen. Besteht jedoch lediglich Anlass zu der Annahme, dass die Angabe des Abladers unrichtig ist oder kann der Verfrachter die Angabe – etwa über das Gewicht oder die Zahl – nicht nachprüfen, so kann er auch auf dieser Grundlage einen die Beweiswirkung einschränkenden Vorbehalt aufnehmen, muss jedoch den Grund für seine Annahme oder für die mangelnde Überprüfbarkeit angeben (Nummer 3 und 4).

Das Erfordernis der Begründung entspricht § 409 Absatz 2 Satz 2 HGB. Anders als dort, wird nicht nur mit einer generalklauselartigen Formulierung lediglich die Begründung des nicht näher gesetzlich umschriebenen Vorbehalts gefordert, vielmehr ist die Aufzählung der möglichen Vorbehalte in Absatz 2 abschließend und sind andere als die dort genannten Begründungen des Vorbehalts nicht zulässig.

#### *Zu § 504 (Einwendungen)*

Absatz 1 Satz 1 lehnt sich eng an die wertpapierrechtliche Vorschrift des § 364 Absatz 2 HGB an und stellt den bisher im Konnossementsrecht des Fünften Buches nicht ausdrücklich aufgeführten Grundsatz in den Vordergrund, dass der aus dem Konnossement Verpflichtete dem legitimierten Empfänger nur Einwendungen entgegengehalten kann, die die Gültigkeit der Erklärung betreffen oder sich aus dem Inhalt der Urkunde ergeben. „Aus dem Inhalt des Konnossements ergeben“ sich stets auch die gesetzlichen Umschreibungen der durch das Konnossement verbrieften frachtrechtlichen Ansprüche, da es sich beim Konnossement um ein sog. kausales Wertpapier handelt; dies wird nicht ausdrücklich hervorgehoben, weil eine entsprechende Klarstellung auch in § 364 Absatz 2 HGB für entbehrlich gehalten wurde. Die Bestimmung führt als aus dem Konnossement Verpflichteten nur den Verfrachter auf, gilt jedoch auch für den ausnahmsweise nach § 502 HGB-E konnossementsmäßig haftenden Reeder.



Satz 2 soll die Einbeziehung von Klauseln des Frachtvertrages in das Konnossement durch bloße Verweisung, die im geltenden Recht seit der Aufhebung von § 651 Absatz 2 HGB in der bis 1939 geltenden Fassung (die eine „ausdrückliche“ Inbezugnahme erforderte) nicht geregelt ist, einschränken. Die Vorschrift bekräftigt den Grundsatz, dass der Verpflichtete nur aus der Urkunde ersichtliche Einwendungen geltend machen darf. Sie stellt klar, dass eine bloße Verweisung auf Vereinbarungen, deren wesentlicher Inhalt nicht aus der Urkunde ersichtlich ist, unwirksam ist. Zwar wurde gegen diese Regelung in der Sachverständigengruppe zunächst eingewandt, dass zu hohe Anforderungen an die Einbeziehung frachtvertraglicher Klauseln in das Konnossement der international üblichen Praxis widersprechen könnten. Die Sachverständigengruppe überzeugte sich aber davon, dass hinsichtlich der Anerkennung von Inkorporationsklauseln international ein sehr uneinheitliches Bild herrscht. So werden etwa in den USA sehr strenge Maßstäbe an eine wirksame Einbeziehung derartiger Klauseln angelegt. Auch das Bedenken, dass eine ausdrückliche Aufnahme frachtvertraglicher Klauseln in das Konnossement in der Praxis zu dessen weiterer Komplizierung führen könnte, wurde im Interesse größerer Rechtsklarheit zurückgestellt.

Absatz 2 schützt den legitimierten Inhaber des Konnossements, der das Papier in gutem Glauben erworben hat, indem er die grundsätzlich widerlegliche Vermutung nach § 503 HGB-E ihm gegenüber für unwiderleglich erklärt. Das entspricht für den (in Satz 2 geregelten) Fall rechtsgeschäftlicher Übertragung des Orderkonnossements dem geltenden Recht (§ 656 Absatz 2 Satz 2 HGB) und den Visby-Regeln.

Satz 1 stellt darüber hinaus eine Zweifelsfrage klar, welche für die Dokumentenpraxis von erheblicher Bedeutung ist: Geschützt werden soll nicht nur derjenige, der ein begebbares Konnossement derivativ erwirbt, sondern auch der erste Nehmer des Konnossements, der bei dessen Erstellung als Berechtigter eingetragen worden ist. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich um ein Order- oder Rektakonnossement handelt. Denn ebenso wie beim Orderkonnossement erhält der in einem Rektakonnossement genannte Empfänger seine Rechte aufgrund eines Begebungsvertrags.

In der Sachverständigengruppe bestand allerdings Einvernehmen darüber, dass der Inhaber des Konnossements nicht geschützt werden soll, wenn er als Empfänger mit dem Befrachter oder Ablader identisch ist; in diesem Fall fehlt es jedenfalls am guten Glauben.

Nicht unter die Bestimmung fällt der Seefrachtbrief; er ist kein Wertpapier.

Satz 2 enthält, wie dargelegt, den herkömmlichen Schutz des guten Glaubens eines Erwerbers des Konnossements durch Weiterbegebung.

*Zu § 505 (Unrichtigkeit des Konnossements)*

Die Vorschrift fasst die Regeln über die Haftung des Verfrachters für unrichtige Angaben im Konnossement zusammen. Im geltenden Recht ist in § 644 Satz 2 HGB nur der Sonderfall unrichtiger Namensangabe des Verfrachters geregelt, während die Haftung für sonstige unrichtige Angaben, namentlich über Art und Beschaffenheit des Gutes und dessen Verladung, aus allgemeinen vertragsrechtlichen Grundsätzen entwickelt werden muss.

Absatz 1 Satz 1 legt den Grundsatz fest, dass der Verfrachter für Fehler, Unrichtigkeit und Unvollständigkeit des Konnossements haftet, sofern ihn daran an Verschulden trifft. Satz 2 hebt diesen Haftungsgrundsatz nochmals hervor für den besonders wichtigen Fall unrichtiger Angaben über den Zustand des übernommenen Gutes. Nach Auffassung der Sachverständigengruppe sollte diese Haftung bereits bei einfacher Fahrlässigkeit eintreten.

Absatz 2 sieht für den besonderen Fall der Ausstellung eines Bordkonnossementes vor Verladung des Gutes eine schärfere, verschuldensunabhängige Haftung des Verfrachters vor; die Formulierung „an Bord genommen“ entspricht § 499 Absatz 2 HGB-E. Nach Ansicht der Sachverständigengruppe ist in diesem Fall eine Garantiehaftung des Verfrachters sachgerecht, da er mit der Bestätigung der Verladung der Güter auf einem Wertpapier aktiv und bewusst einen unzutreffenden Rechtsschein setzt, auf den sich der Dokumentverkehr formelmäßig verlässt. Die Ausstellung eines bloßen Übernahmekonnossements vor Übernahme des Gutes wird, da diese nicht dieselbe Bedeutung im Handelsverkehr hat wie das Bordkonnossement, nicht in gleicher Weise sanktioniert, sondern lediglich nach der Generalklausel des Absatzes 1.

Absatz 3 ist an § 644 Satz 2 HGB angelehnt. Die Vorschrift behandelt die Haftung des Reeders bei unrichtiger Angabe des Namens des Verfrachters im Konnossement. Während eine Haftung des Verfrachters für derartige Angaben bereits in Absatz 1 statuiert ist, begründet Absatz 3 eine Haftung auch des Reeders, sofern die Angabe von dem Kapitän oder einem rechtsgeschäftlich von dem Reeder Bevollmächtigten schuldhaft in das Konnossement aufgenommen wurde. Unter den Begriff der „unrichtigen“ Namensangabe des Verfrachters soll sowohl ein Verschreiben des Namens oder eine unvollständige oder ungenaue Angabe der Anschrift des Verfrachters fallen, das dessen Verfrachtereigenschaft nicht hindert, als auch die Angabe eines anderen als des wirklichen Verfrachters, welche die Rechtsfolge des § 502 HGB-E hat. Auch im letzteren Fall kann dem Berechtigten ein Schaden etwa dadurch entstehen, dass er den Verpflichteten ermitteln oder verklagen muss oder dass der Reeder nicht in gleicher Weise solvent ist wie der wirkliche Verfrachter.

Nach Absatz 4 unterliegt die Haftung des Verfrachters nach Absatz 1 und 2 sowie die Haftung des Reeders nach Absatz 3 nicht den in §§ 513 bis 516 HGB-E vorgesehenen Haftungsbeschränkungen.

*Zu § 506 (Traditionswirkung)*

Die Vorschrift entspricht im Grundsatz § 650 HGB sowie den §§ 448, 475g HGB. Die Traditionswirkung des Konnossements soll jedoch, ebenso wie die Möglichkeit gutgläubigen Erwerbs des Konnossements (§ 504 Absatz 2 HGB-E), auf die erste Begebung des Papiers an den darin benannten Empfänger und insoweit auch auf Rektakonnossemente erstreckt werden (vgl. die Bemerkungen zu § 504 HGB-E).

Satz 1 bestimmt, dass die Übertragung des Konnossements an den darin benannten Empfänger für den Erwerb von Rechten an dem Gut der Übergabe des Gutes gleichsteht. Voraussetzung für diese sog. Traditionswirkung ist, dass der Verfrachter Besitz am Gut hat, es also übernommen und den Besitz nicht aufgegeben oder verloren hat; das wird durch die Formulierung „sofern der Verfrachter Besitz an dem Gut hat“ klargestellt. Die Sachverständigengruppe empfiehlt eine entsprechende Angleichung der allgemeinen transportrechtlichen Regelungen in §§ 448, 475g HGB.

Satz 2 enthält den bisher allein geregelten Normalfall der Übertragung eines Orderkonnossements. Dieses echte Wertpapier kann, nachdem es dem ersten Nehmer übergeben worden ist, von diesem rechtsgeschäftlich weiter übertragen werden. Eine derartige Übertragung ist beim Rektakonnossement nicht möglich.

*Zu § 507 (Legitimation. Weisungen bei Ausstellung eines Konnossements)*

Absatz 1 regelt die Legitimationswirkung des Konnossements und übernimmt – mit sprachlichen Änderungen – inhaltlich die Regelung des § 648 Absatz 1 HGB. Danach ist der Inhaber des Konnossements, der entweder im Konnossement als Empfänger benannt oder Indossatar eines Orderkonnossements ist, zum Empfang des Gutes legitimiert. Die Formulierung „durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausgewiesen“ entspricht Artikel 16 Absatz 1 Satz 1 WG. Wie im geltenden Recht ist das Inhaberkonnossement nicht genannt, weil es in der Praxis kaum vorkommen wird. Die Legitimation jedes Besitzers ließe sich aber auch bei diesem unschwer der Vorschrift entnehmen.

Absatz 2 Satz 1 bestimmt, dass dem zum Empfang der Güter Legitimierten auch das Verfügungsrecht nach § 490 HGB-E zustehen soll. Eine entsprechende Regelung ist in § 654 Ab-

satz 2 HGB, der im geltenden Recht Weisungen des Konnossementsinhabers behandelt, zwar nicht ausdrücklich genannt, aber stillschweigend vorausgesetzt.

Nach Satz 2 darf der Verfrachter Weisungen des Konnossementsinhabers nur nach Vorlage sämtlicher Ausfertigungen des Konnossements ausführen. Vorbild dieser Regelung ist § 654 Absatz 1 und 2 HGB.

In Anlehnung an § 654 Absatz 3 HGB enthält Satz 3 eine Haftungsregelung für den Fall, dass der Verfrachter Weisungen ohne Vorlage (sämtlicher Ausfertigungen) des Konnossements befolgt. Der Verfrachter soll jedoch – anders als nach geltendem Recht – verschuldensunabhängig für jeden dem rechtmäßigen Konnossementsinhaber entstehenden Schaden haften. Diese strenge Haftungsregelung hält die Sachverständigengruppe für angemessen, da es sich bei dem geregelten Tatbestand um ein besonders schadensträchtiges Verhalten des Verfrachters handelt.

Ergänzt wird die Haftungsregelung durch die Anordnung des Satzes 4, wonach die Vorschriften über die Haftungsbeschränkung keine Anwendung finden. Die Sachverständigengruppe sprach sich dafür aus, insofern die gleichen Regeln gelten zu lassen wie im Fall der Beschädigung oder des Verlusts des Gutes bei vorsätzlichem Handeln des Verfrachters gemäß § 514 Nummer 1 HGB-E und § 660 Absatz 3 HGB. Auch im Landfrachtrecht ist nach § 418 Absatz 6 HGB eine Haftungsbeschränkung nicht möglich, wenn der Frachtführer eine Weisung ausführt, ohne sich die Absenderausfertigung des Frachtbriefs vorlegen zu lassen.

#### *Zu § 508 (Ablieferung gegen Rückgabe des Konnossements)*

Die Vorschrift fasst die Regelungen der §§ 648 Absatz 2, 649 Absatz 1, 653 HGB zusammen. Entsprechende Vorschriften finden sich auch im allgemeinen Frachtrecht in §§ 445, 446 HGB.

Absatz 1 bestimmt, dass der Verfrachter zur Ablieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des quittierten Konnossements und gegen Zahlung der noch ausstehenden Fracht, soweit diese aus dem Konnossement ersichtlich ist, sowie der nach § 492 Absatz 1 Satz 1 HGB-E geschuldeten Aufwendungen verpflichtet ist. Damit wird klargestellt, dass der Verfrachter auch aus dem Konnossementsrechtsverhältnis berechtigt ist, die geschuldete Fracht Zug um Zug gegen Auslieferung des Gutes zu verlangen, soweit sie im Konnossement als ausstehende Fracht vermerkt ist. Eine entsprechende ausdrückliche Regelung ist in § 653 HGB bislang nicht enthalten.

Absatz 2 Satz 1 entspricht § 648 Absatz 2 HGB und ordnet an, dass bei Ausstellung mehrerer Ausfertigungen des Konnossements die Vorlage einer Ausfertigung für die Ablieferung des Gutes ausreicht.

Satz 2 übernimmt die Regelung des § 649 Absatz 1 HGB. Er sieht für den Fall, dass sich mehrere legitimierte Konnossementsinhaber melden, eine Hinterlegung vor. Die Konnossementsinhaber sind hiervon zu benachrichtigen.

In Erweiterung der Handlungsmöglichkeiten des geltenden Rechts erlaubt Satz 3 dem Verfrachter auch, das Gut nach § 373 Absatz 2 bis 4 HGB verkaufen zu lassen, wenn es sich um verderbliche Ware handelt oder der Zustand des Gutes oder die zu erwartenden Kosten eine solche Maßnahme rechtfertigen. Vorbild dieser Regelung ist § 419 Absatz 3 HGB.

Absatz 3 enthält schließlich eine § 507 Absatz 2 Satz 3 und 4 HGB-E entsprechende verschuldensunabhängige Haftung des Verfrachters ohne Haftungsbeschränkung, wenn der Verfrachter das Gut an einen anderen als den durch die Vorlage des Konnossements Legitimierten ausliefert. Interessenlage und Wertung entsprechen hier der Regelung über die Ausführung von Weisungen ohne Vorlage des Konnossements.

#### *Zu § 509 (Seefrachtbrief)*

Die Sachverständigengruppe sprach sich mehrheitlich für eine – dem geltenden Recht unbekannt – gesetzliche Normierung des Seefrachtbriefs aus. Auch wenn in der seerechtlichen Praxis eine Vielzahl unterschiedlicher Gestaltungsformen von Seetransportdokumenten unterhalb der Schwelle des Konnossements auftreten, die sich nicht alle in einer einheitlichen Regelung erfassen lassen, stellte die Sachverständigengruppe ein Bedürfnis dafür fest, jedenfalls den rechtlichen Rahmen eines weiteren Seetransportdokuments bereitzustellen, der den Beteiligten mehr Rechtssicherheit hinsichtlich der anwendbaren Regeln bietet. Dabei war der Sachverständigengruppe bewusst, dass es auch nach einer gesetzlichen Regelung des Seefrachtbriefs zur Entwicklung neuer abweichender Dokumente durch die Praxis kommen kann.

Absatz 1 Satz 1 enthält die Grundsatzregel, dass der Verfrachter, sofern kein Konnossement ausgestellt ist, einen Seefrachtbrief ausstellen kann. Eine Verpflichtung des Verfrachters zur Ausstellung eines Seefrachtbriefs soll nicht eingeführt werden.

Nach Satz 2 gilt für den Inhalt des Seefrachtbriefs die Regelung des § 501 HGB-E über den Inhalt des Konnossements, wobei der Befrachter die Position des Abladers einnimmt. Damit

wird zugleich klargelegt, dass der Seefrachtbrief – anders als der Frachtbrief des allgemeinen Transportrechts (§ 408 HGB) und ebenso wie das Konnossement (§ 498 HGB-E) – vom Verfrachter ausgestellt wird.

Absatz 2 Satz 1 regelt die Funktion des Seefrachtbriefs und ist § 409 Absatz 1 HGB nachgebildet. Der Seefrachtbrief ist kein Wertpapier, sondern Beweisurkunde über Abschluss und Inhalt des Frachtvertrags sowie die Übernahme des Gutes durch den Verfrachter. Dabei kommt dem Seefrachtbrief, wie durch die in Satz 2 enthaltene Verweisung auf § 503 HGB-E klargelegt wird, die gleiche Beweiskraft wie dem Konnossement zu. Auch der Seefrachtbrief begründet hiernach eine Vermutung, dass das Gut bei der Übernahme durch den Verfrachter in äußerlich gutem Zustand war und das übernommene Gut hinsichtlich Art, Anzahl und Gewicht sowie angegebener Merkzeichen mit den Angaben im Seefrachtbrief übereinstimmt. Nicht in Bezug genommen und daher nicht anzuwenden ist § 504 HGB-E; insbesondere kann der Seefrachtbrief, da er kein Wertpapier ist, nicht rechtsgeschäftlich übertragen und daher auch nicht gutgläubig mit der Folge des § 504 Absatz 2 HGB-E erworben werden.

Absatz 3 sieht vor, dass der Seefrachtbrief vom Verfrachter zu unterzeichnen ist, wobei – wie beim Konnossement (§ 500 Absatz 1 HGB-E) – eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift genügt.

Absatz 4 ermöglicht auch für den Seefrachtbrief die Ausstellung in elektronischer Form, wenn dieser dieselben Funktionen erfüllt wie ein herkömmlicher Seefrachtbrief. Eine Definition der elektronischen Form findet sich in § 126a BGB. Die Regelung entspricht der Regelung des elektronischen Konnossements in § 500 Absatz 2 und 3 HGB-E, insbesondere sollen auch hier Einzelheiten des Verfahrens über nachträgliche Eintragungen in den elektronischen Seefrachtbrief, über dessen Vorlage und die Erteilung von Weisungen in einer vom Bundesministerium der Justiz zu erlassenden Rechtsverordnung geregelt werden können.

#### *Zum Dritten Untertitel (Haftung für Güter- und Verspätungsschäden)*

Die Haftung für Güter- und Verspätungsschäden soll grundsätzlich weiterhin an den international anerkannten Haftungsprinzipien ausgerichtet werden. Entsprechend den Visby-Regeln soll es deshalb, abweichend vom Landfrachtrecht, bei einer Verschuldenshaftung des Verfrachters bleiben. Allerdings sollen die Haftungsbeträge geringfügig auf das Niveau der Rotterdam-Regeln angehoben werden und einige Erweiterung der Haftung – etwa auf sog. Landschäden – vorgesehen werden. Auf die in § 607 Absatz 2 HGB enthaltene Haftungsprivilegierung des Verfrachters bei nautischem Verschulden der Besatzung und bei Feuer soll

verzichtet werden, da diese unter den Bedingungen der modernen Seeschifffahrt nicht mehr zeitgemäß ist. Deshalb müssen die Haager Regeln gekündigt werden.

Andererseits sollen die Haftungsregelungen künftig nur noch gegenüber Allgemeinen Geschäftsbedingungen zwingend ausgestaltet werden, so dass durch Individualvereinbarungen einschließlich Rahmenvereinbarungen von ihnen vertraglich abgewichen werden kann.

Wegen des Gesamtkonzepts der vorgeschlagenen Haftungsregelung vgl. oben C. II. 2. c).

#### *Zu § 510 (Haftungsgrund)*

Satz 1 übernimmt § 425 Absatz 1 HGB. Der Verfrachter haftet hiernach für den Verlust oder die Beschädigung des Gutes zwischen Übernahme zur Beförderung und Ablieferung sowie für durch Überschreitung der Lieferfrist entstehende Schäden. Eine Haftung für Lieferfristüberschreitung ist im geltenden Seefrachtrecht nicht vorgesehen, eine entsprechende Angleichung an das Landfrachtrecht ist aber sinnvoll und im Hinblick auf den flexiblen in § 494 HGB-E definierten Begriff der Lieferfrist auch durchaus zumutbar; eine Haftung wird praktisch nur bei Vereinbarung einer Frist in Betracht kommen.

Die Haftungsregelung erfasst auch sog. Landschäden, also Schäden vor dem Laden bzw. nach dem Löschen, die derzeit durch die Konnossementsbedingungen regelmäßig abgedeckt werden. Eine Einbeziehung der Landschäden ist sachgerecht, da entsprechende Regelungen in allen anderen Teiltransportrechten in den meisten Auslandsrechten gelten. Auch die Rotterdam-Regeln sehen eine zwingende Haftung des Verfrachters für die gesamte Obhutsphase vor.

Satz 2 sieht eine Befreiung des Verfrachters von der Haftung vor, soweit die Güter- oder Verspätungsschäden auf Umständen beruhen, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnten. Damit soll der seefrachtrechtliche Haftungsmaßstab des § 606 Satz 2 HGB beibehalten und nicht die verschuldensunabhängige Haftung des Landfrachtrechts gemäß § 426 HGB übernommen werden, die nur bei Unvermeidbarkeit und Unabwendbarkeit des Schadens ausgeschlossen ist, wobei Maßstab der „ideale“ Frachtführer ist. Die Vorteile einer Angleichung des Haftungsmaßstabs des Seefrachtrechts an denjenigen des Landfrachtrechts – insbesondere das Auftreten einer geringeren Anzahl von Streitfällen wegen der sehr eingeschränkten Exkulpationsmöglichkeit und die Schaffung eines, besonders für den Multimodalverkehr günstigen, einheitlichen Transportrechts – wurden zugunsten der internationalen Rechtsvereinheitlichung hintangestellt. Auch in praktisch allen Auslandsrechten sowie in Artikel 17 der Rotterdam-Regeln wird dem Verfrachter nur

eine Haftung für vermutetes Verschulden auferlegt. Eine Verschärfung des Verschuldensmaßstabs im deutschen Recht würde deshalb auch die Gefahr begründen, dass deutsches Recht durch Gerichtsstands- und Rechtswahlklauseln künftig abbedungen würde.

Eine Übernahme der Regelung des § 425 Absatz 2 HGB über die Schadensteilung bei Mitwirkung eines Verhaltens des Absenders oder Empfängers oder eines besonderen Mangels des Gutes bei der Entstehung des Schadens ist entbehrlich, da § 510 HGB-E anders als § 425 Absatz 1 HGB eine Haftung des Verfrachters für einfaches – vermutetes – Verschulden vorsieht, so dass § 254 BGB ohne weiteres anwendbar ist.

#### *Zu § 511 (Besondere Haftungsausschlussgründe)*

Absatz 1 enthält in Anlehnung an § 608 und § 427 Absatz 1 HGB eine nicht abschließende Liste von typischen Fällen mangelnden Verschuldens des Verfrachters, die durch ihre Typisierung die Exkulpation des Verfrachters nach § 510 HGB-E erleichtern und namentlich im Hinblick auf die Vermutungsregel des Absatzes 2 praktische Bedeutung hat.

Nummer 1 übernimmt – unter sprachlicher Anpassung an die Terminologie des Seefrachtrechts – die Formulierung des § 427 Nummer 2 HGB. Dagegen wurde auf einen § 427 Absatz 1 Nummer 1 HGB entsprechenden Haftungsausschluss bei vereinbarter Decksverladung verzichtet; bei erlaubter Decksverladung soll die allgemeine Haftungsregelung für Güterschäden Anwendung finden. Nicht übernommen wurde außerdem die Regelung des § 427 Absatz 1 Nummer 3 HGB, da bei Seebeförderungen – anders als im Landfrachtrecht – das Laden und Löschen regelmäßig nicht Sache des Befrachters ist (vgl. § 485 Absatz 2 HGB-E).

Nummer 2 enthält einen Haftungsausschluss, wenn der entstandene Schaden darauf zurückzuführen ist, dass die natürliche Art oder Beschaffenheit des Gutes besonders leicht zu Schäden führt (sog. schadensgeneigtes Gut). Als typische Schäden sind in Anlehnung an § 427 Absatz 1 Nummer 4 HGB Bruch, Rost, innerer Verderb, Austrocknen, Auslaufen und normaler Schwund beispielhaft aufgezählt, wobei die Formulierung „normaler Schwund“ um die aus § 608 Absatz 1 Nummer 7 HGB entlehnten Worte „an Raumgehalt oder Gewicht“ ergänzt wurde.

Nummer 3 entspricht § 427 Absatz 1 Nummer 5 HGB, wonach die Haftung bei ungenügender Kennzeichnung der Frachtstücke durch den Absender ausgeschlossen ist. Der Haftungsausschluss wurde auf ungenügende Kennzeichnung durch den Ablader erweitert.



Der in Nummer 4 enthaltene Haftungsausschluss für die Beförderung lebender Tiere entspricht § 427 Absatz 1 Nummer 6 HGB.

Absatz 2 entspricht wörtlich § 608 Absatz 2 sowie § 427 Absatz 2 Satz 1 HGB. Wenn ein Schaden aus einer der in Absatz 1 Nummer 1 bis 4 genannten Gefahren entstehen konnte, wird widerleglich vermutet, dass er daraus entstanden ist. Bei der Regelung handelt es sich um eine über die Haager Regeln hinausgehende Begünstigung des Verfrachters, die diesem den Nachweis der Kausalität der Gefahr für den eingetretenen Schaden erleichtert: Es genügt, wenn der Verfrachter die konkrete („nach den Umständen des Falles“) Möglichkeit der Verursachung des eingetretenen Schadens durch eine in Absatz 1 Nummer 1 bis 4 aufgeführte Gefahr darlegt und beweist. Die meisten ausländischen Rechte verlangen demgegenüber vom Verfrachter, der sich auf den Haftungsausschluss beruft, den vollen Beweis, dass der Schaden aus einem der in Artikel 4 Absatz 2 der Haager Regeln aufgeführten Ereignisse entstanden ist.

Eine Einschränkung des in Absatz 1 Nummer 2 vorgesehenen Haftungsausschlusses enthält Absatz 3, der die Regelung des § 427 Absatz 4 HGB übernimmt. Hat der Verfrachter eine Vertragspflicht zum besonderen Schutz des Gutes, findet der in Absatz 1 Nummer 2 enthaltene Haftungsausschluss für schadensgeneigtes Gut nur Anwendung, wenn der Verfrachter alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.

Die gleiche Zielrichtung verfolgt Absatz 4: Der Verfrachter kann sich auf den Haftungsausschluss bei der Beförderung lebender Tiere ebenfalls nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen beachtet hat. Die Vorschrift entspricht § 427 Absatz 5 HGB.

#### *Zu § 512 (Haftung für andere)*

Die vorgeschlagene Vorschrift orientiert sich an §§ 607 Absatz 1, 428 HGB. Sie ist keine selbständige Haftungsregelung, sondern regelt die haftungsrechtliche Zurechnung des Verhaltens Dritter.

Satz 1 entspricht § 607 Absatz 1 HGB. Der Verfrachter hat hiernach ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden. Anders als in § 428 HGB soll eine Zurechnung allerdings generell und nicht nur dann erfolgen, wenn die Leute in Ausübung ihrer Verrichtung handeln.

Satz 2 regelt die Zurechnung des Verschuldens nicht betriebszugehöriger Personen. In Anlehnung an § 428 Satz 2 HGB hat der Verfrachter ein Verschulden dieser Personen zu vertreten, wenn er sich ihrer zur Ausführung der Beförderung bedient. Eine inhaltliche Änderung der Rechtslage ist hiermit nicht verbunden: Zwar ist eine entsprechende Regelung im geltenden Seefrachtrecht nicht enthalten, der Verfrachter haftet für diese Personen aber schon bisher im Rahmen der allgemeinen Zurechnungsnorm des § 278 BGB. Letztere findet auch künftig weiter neben den speziellen seefrachtrechtlichen Vorschriften Anwendung, etwa für die Zurechnung von Nebenpflichtverletzungen.

*Zu § 513 (Wertersatz)*

Gegenstand der §§ 513 bis 516 HGB-E ist der Umfang der Verfrachterhaftung bei Beschädigung oder Verlust des Gutes und bei Lieferfristüberschreitung. Der neue § 513 HGB-E übernimmt dabei das Haftungskonzept der §§ 658, 659, 429 HGB, wonach für verlorene bzw. beschädigte Güter Wertersatz zu leisten ist.

Absatz 1 sieht vor, dass der Verfrachter im Falle des Verlusts des Gutes Ersatz in Höhe des Wertes zu leisten hat, den das Gut bei ordnungsgemäßer Ablieferung am Bestimmungsort gehabt hätte. Die Regelung entspricht Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 CMNI. Anders als im Landfrachtrecht soll damit nicht der sog. Versandwert, d. h. der Wert am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung (§ 429 HGB), maßgeblich sein, sondern die gegenwärtige Regelung der §§ 658, 659 HGB beibehalten werden. Freilich ist der Unterschied zwischen der Wertberechnung auf Basis des Versandwertes und auf Basis des Ablieferungswertes nicht so erheblich, wie er auf den ersten Blick zu sein scheint: Bei Berechnung des Wertersatzes nach dem Versandwert erfolgt nämlich in der Regel eine Aufstockung des Ersatzanspruchs um beförderungsbedingt aufgewandte Beträge (vgl. § 432 HGB), während bei Berücksichtigung des Ablieferungswertes eine etwaige Kostenersparnis in Abzug gebracht wird (vgl. §§ 658, 659 HGB). Der Vorteil der Wertberechnung auf der Basis des Ablieferungswertes liegt jedoch darin, dass eine Wertsteigerung der Güter durch den Transport, die häufig nicht vollständig durch die Erstattung der Fracht und sonstigen beförderungsbedingten Kosten abgebildet werden kann, umfassend berücksichtigt wird.

Im Falle der Beschädigung des Gutes ist nach Absatz 2 Satz 1 – wie in § 659 HGB – die Differenz zwischen dem Ablieferungswert des beschädigten Gutes und dem Ablieferungswert des unbeschädigten Gutes zu ersetzen. Auch insofern wird vom im Landfrachtrecht geltenden Prinzip der Berechnung auf der Basis des Versandwerts abgewichen.

Satz 2 übernimmt § 429 Absatz 2 Satz 2 HGB. Hiernach gilt die widerlegliche Vermutung, dass die Kosten für die Schadensminderung und -behebung dem nach Satz 1 zu ermittelnden Differenzbetrag entsprechen.

Bezugsgröße für den Wert des Gutes soll nach Absatz 3 Satz 1 dessen Marktpreis, hilfsweise der gemeine Wert von vergleichbaren Gütern sein. Unter gemeinem Wert ist, wie auch in § 439 Absatz 3 Satz 1 HGB, derjenige Wert zu verstehen, zu dem ein Gut gleicher Art und Güte ohne Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der Parteien am Ort und zur Zeit der Übernahme hätte veräußert oder beschafft werden können (vgl. BGH, Urteil vom 15. Oktober 1992, TranspR 1993, 137, 138).

Satz 2 enthält die widerlegliche Vermutung, dass der Kaufpreis zuzüglich der Beförderungskosten dem Marktpreis entspricht, wenn das Gut unmittelbar vor der Übernahme zur Beförderung verkauft worden ist. Die Regelung des § 429 Absatz 3 Satz 2 HGB wurde damit unter Anpassung an den im Seefrachtrecht maßgeblichen Ablieferungswert übernommen. Die vorgeschlagene Regelung führt auch dann zu sachgerechten Ergebnissen, wenn die Beförderungskosten bereits im Kaufpreis enthalten sind, da es bei einer entsprechend offenen Kalkulation in der Regel gelingt, die Vermutung des Satzes 2 zu widerlegen.

Gegenstand des Absatzes 4 ist schließlich das zur Erreichung von sachgerechten Lösungen bei Berechnung des Wertersatzes auf der Basis des Ablieferungswerts erforderliche Korrektiv: Von dem Ablieferungswert sind die infolge des Verlusts oder der Beschädigung ersparten beförderungsbedingten Kosten sowie die ersparte Fracht in Abzug zu bringen. Entsprechende Regelungen finden sich im geltenden Recht in §§ 658 Absatz 1, 659 HGB.

#### *Zu § 514 (Schadensfeststellungskosten)*

Die vorgeschlagene Regelung entspricht § 430 HGB. Der Haftungsumfang bei Verlust oder Beschädigung des Gutes soll auch die Schadensfeststellungskosten erfassen. Hintergrund des § 430 HGB und mithin auch des § 512 HGB-E ist, dass die mit der Schadensfeststellung verbundenen Kosten untrennbar mit dem Substanzschaden verknüpft sind und daher auch gleich behandelt werden sollen. Die Schadensfeststellungskosten bilden damit neben dem zu leistenden Wertersatz einen zusätzlichen Rechnungsposten, wobei Haftungsobergrenze für beide der Haftungshöchstbetrag des § 515 HGB-E ist.

*Zu § 515 (Haftungshöchstbetrag)*

Absatz 1 Satz 1 behandelt die bei Verlust oder Beschädigung des Gutes geltenden Haftungshöchstbeträge. In der Sachverständigengruppe wurde eingehend erörtert, ob die gegenwärtig in § 660 Absatz 1 Satz 1 HGB vorgesehene Haftungshöchstbeträge von 2 Sonderziehungsrechten je Kilogramm Rohgewicht der betroffenen Güter bzw. 666,67 Sonderziehungsrechten für das Stück oder die Einheit angemessen erhöht werden sollen. Erwogen wurde insbesondere, den im Landfrachtrecht geltenden Haftungshöchstbetrag von 8,33 Sonderziehungsrechten für jedes Kilogramm Rohgewicht der Sendung (§ 431 Absatz 1 HGB) heranzuziehen. Hiergegen wurde jedoch vorgebracht, dass das Haftungsniveau im Seehandelsrecht im Ergebnis nicht wesentlich niedriger sei als im Landfrachtrecht. Vielmehr ergäben sich im Seefrachtrecht wegen der Containerklausel des § 660 Absatz 1 HGB vielfach deutlich höhere Haftungssummen. Alternativ wurde vorgeschlagen, den nach Artikel 22 des Montrealer Abkommens im internationalen Luftrecht geltenden Haftungshöchstbetrag von 17 Sonderziehungsrechten je Kilogramm Rohgewicht in das Seefrachtrecht einzuführen. Die Sachverständigengruppe berücksichtigte jedoch, dass die Haftungshöchstbeträge nicht isoliert von den sonstigen Haftungsregeln betrachtet werden können. So enthält etwa das Montrealer Übereinkommen einen relativ hohen Haftungshöchstbetrag, im Gegenzug ist aber eine Durchbrechung der Haftungsbeschränkung ausgeschlossen. Eine isolierte Übernahme der Haftungshöchstbeträge kann deshalb zu einer Unausgewogenheit führen, die dem jeweiligen Haftungssystem nicht gerecht wird.

Bei einer Entscheidung für einen Haftungshöchstbetrag wurde schließlich auch berücksichtigt, dass ein nationaler Alleingang des deutschen Rechts vermieden werden sollte. Im Ergebnis entschied sich die Sachverständigengruppe daher für eine Übernahme der Haftungshöchstbeträge des Artikels 59 der Rotterdam-Regeln, die auch den Vorteil der internationalen Akzeptanz haben. Die geltenden Haftungshöchstbeträge sollen damit maßvoll von 666,67 auf 875 Sonderziehungsrechte für das Stück oder die Einheit und von 2 auf 3 Sonderziehungsrechte je Kilogramm Rohgewicht der betroffenen Güter angehoben werden. Maßgeblich soll, wie auch schon bisher in § 660 Absatz 1 Satz 1 HGB, der jeweils höhere dieser Beträge sein. Daneben soll in § 523 Absatz 2 Nummer 2 HGB-E die Möglichkeit eingeführt werden, insgesamt in das Haftungssystem des Montrealer Übereinkommens zu optieren.

Satz 2 übernimmt mit geringfügigen Änderungen § 660 Absatz 2 Satz 1 HGB. Bei Verwendung eines Containers, einer Palette oder eines ähnlichen Geräts soll jedes Stück und jede Einheit, welche in einem Konnossement oder einem Seefrachtbrief als in einem solchen Gerät enthalten aufgeführt ist, als Stück oder Einheit im Sinne des Satzes 1 gelten.

Enthält das Konnossement oder der Seefrachtbrief keine entsprechenden Angaben, gilt nach Satz 3 das zur Zusammenfassung der Güter verwendete Gerät (Container, Palette, o. ä.) als Stück oder Einheit im Sinne des Satzes 1.

Absatz 2 regelt in Anlehnung an § 431 Absatz 2 HGB den Fall, dass nur einzelne Frachtstücke einer Sendung verloren gegangen oder beschädigt sind. Der Begriff der „Sendung“ wird dabei definiert als „Gesamtheit der zur Beförderung aufgegebenen Güter“. Ist die gesamte Sendung durch den Verlust oder die Beschädigung einzelner Frachtstücke entwertet, ist bei der Berechnung des Haftungshöchstbetrags die gesamte Sendung zugrunde zu legen. Demgegenüber ist bei einer Teilentwertung der Sendung nur der entwertete Teil zu berücksichtigen.

Gegenstand des Absatzes 3 ist der Haftungshöchstbetrag bei Lieferfristüberschreitung. Die Sachverständigengruppe sprach sich nach kontroverser Diskussion mehrheitlich für eine Übernahme der Regelung des § 431 Absatz 3 HGB aus, wonach die Haftung des Verfrachters wegen Überschreitung der Lieferfrist auf den dreifachen Betrag der Fracht begrenzt ist. Dabei bestand von Beginn an Einvernehmen, dass bei Einführung einer – allerdings nur gegen Abweichungen in AGB – zwingenden Haftung für Lieferfristüberschreitungen die Einführung eines Haftungshöchstbetrags notwendig ist, um den Verfrachter vor unvorhersehbaren Risiken zu schützen, die außer Verhältnis zur Höhe der Fracht stehen. Hinsichtlich der Höhe des Haftungshöchstbetrags setzte sich in der Sachverständigengruppe der Vorschlag, die Regelung des § 431 Absatz 3 HGB zu übernehmen, gegenüber dem Alternativmodells des Montrealer Übereinkommens, wonach als Bezugsgröße auf das Gewicht des beförderten Gutes abgestellt wird, durch.

#### *Zu § 516 (Rechnungseinheit)*

Vorbild der vorgeschlagenen Regelung, die die Modalitäten der Umrechnung der in § 515 Absatz 1 Satz 1 und § 523 Absatz 2 Nummer 2 HGB-E genannten Rechnungseinheit festlegt, sind § 660 Absatz 1 Satz 2 bis 4 sowie § 431 Absatz 4 HGB. Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Für die Umrechnung in Euro soll neben einem etwa zwischen den Parteien vereinbarten Tag der Tag der Ablieferung des Gutes – und nicht, wie in § 431 Absatz 4 HGB, der Tag der Übernahme des Gutes zur Beförderung – maßgeblich sein. Denn auf den Ablieferungszeitpunkt ist auch für die Berechnung des Schadensersatzes bei Verlust oder Beschädigung des Gutes abzustellen (§ 513 Absatz 1 HGB-E). Der Praxis bietet die Lösung außerdem den Vorteil, dass der Wert zum Zeitpunkt der Ablieferung auch der versicherte Wert in der Güterversicherung ist.

*Zu § 517 (Außervertragliche Ansprüche)*

Die Vorschrift ordnet – wie § 434 HGB – an, dass die für vertragliche Ansprüche aus dem Seefrachtvertrag gesetzlich und vertraglich vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen auch für außervertragliche Ansprüche gegen den Verfrachter gelten. Zweck der Regelung ist, zu vermeiden, dass das Haftungssystem des Seefrachtvertrags durch außervertragliche Ansprüche, die typischerweise mit dem Transportgeschehen verbunden sind, überlagert wird. Die Vorschrift enthält unterschiedliche Regeln, je nachdem, ob mit den vertraglichen Ansprüchen konkurrierende außervertragliche Ansprüche der Parteien des Seefrachtvertrags (Absatz 1) oder Ansprüche vertragsfremder Dritter (Absatz 2) betroffen sind.

Absatz 1 übernimmt die Regelung des § 434 Absatz 1 HGB. Die Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen des Seefrachtvertrags erfassen hiernach außervertragliche Ansprüche des Befrachters oder des Empfängers wegen Verlusts oder Beschädigung des Gutes oder wegen Lieferfristüberschreitung. Die Regelung zielt insbesondere auf konkurrierende Deliktsansprüche des Befrachters oder des Empfängers ab, sie gilt aber ebenso für Ansprüche aus den §§ 677 ff., 812 ff., 989 ff. BGB. Dem Haftungssystem des Seefrachtvertrags unterworfen sind allerdings nur außervertragliche Ansprüche, die infolge des Verlusts oder der Beschädigung des Gutes bzw. der Lieferfristüberschreitung entstehen. Alle übrigen Ansprüche, etwa wegen sonstiger Vermögensschäden, bleiben hiervon unberührt. Denn nur in den genannten Fällen verwirklichen sich beförderungsspezifische Risiken, die es sachgerecht erscheinen lassen, die hierauf zugeschnittenen vertraglichen Haftungsbestimmungen zur Anwendung gelangen zu lassen.

Absatz 2 Satz 1 statuiert, dass das Haftungssystem des Seefrachtvertrags auch für außervertragliche Ansprüche vertragsfremder Dritter wegen des Verlusts oder der Beschädigung des Gutes gilt. Hierunter fällt insbesondere der Eigentümer des Gutes, der weder Befrachter noch Empfänger ist. Anders als in Absatz 1 sind Ansprüche wegen Lieferfristüberschreitung nicht in Absatz 2 genannt, da diese wegen ihres originär vertraglichen Charakters nur den Vertragsparteien bzw. deren Rechtsnachfolgern zustehen können.

Nach Satz 2 Nummer 1 soll der Verfrachter die für den Seefrachtvertrag geltenden Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen jedoch dann nicht geltend machen können, wenn der Dritte der Beförderung nicht zugestimmt hat und dies dem Verfrachter bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt war. Damit weicht die vorgeschlagene Regelung von § 434 Absatz 2 Nummer 1 HGB insofern ab, als Voraussetzung für den Einwendungsausschluss grobe und nicht lediglich einfache Fahrlässigkeit des Verfrachters sein soll.

Durch die Abweichung soll der gesetzlichen Wertung der §§ 989, 990, 932 Absatz 2 BGB Rechnung getragen werden, denn auch dort schadet dem nichtberechtigten Besitzer nur grobfahrlässige Unkenntnis. Die Sachverständigengruppe regt eine entsprechende Änderung des § 434 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 HGB an.

Satz 2 Nummer 2 ordnet darüber hinaus in Anlehnung an § 434 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 HGB einen Einwendungsausschluss an, wenn das Gut vor Übernahme zur Beförderung dem Dritten oder dessen Besitzmittler abhanden gekommen ist. Der Vorschrift liegt die Wertung des § 935 Absatz 1 BGB zugrunde, wonach im Falle des unfreiwilligen Besitzverlusts der Eigentumsschutz Vorrang genießt. Dem Begriff des „Abhandenkommens“ ist hier die gleiche Bedeutung wie in § 935 Absatz 1 BGB zuzumessen. Gleichzeitig wird ausdrücklich klargestellt, dass die Vorschrift – entsprechend ihrem Schutzgedanken – nicht ein Abhandenkommen des Gutes während der Beförderung erfasst.

#### *Zu § 518 (Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen)*

Gegenstand der Regelung ist das weithin im Transportrecht geltende Prinzip, wonach dem Verfrachter die wegen vertragstypischer Risiken eingeräumten Haftungsprivilegien nicht zugute kommen sollen, wenn ihm ein qualifiziertes Verschulden zur Last fällt (vgl. §§ 435, 660 Absatz 3 HGB, Artikel 4 Absatz 5 Buchstabe e der Visby-Regeln, Artikel 29 Absatz 1, Absatz 2 Satz 1 CMR, Artikel 44 CIM, Artikel 25 des Warschauer Abkommens, Artikel 13 des Athener Übereinkommens). In diesem Fall erscheint es nicht gerechtfertigt, die zugunsten des Verfrachters im vertraglichen Haftungssystem vorgesehenen Schutzmechanismen, die für den Regelfall der Beförderung konzipiert sind, eingreifen zu lassen.

Nach Nummer 1 gelten die seefrachtvertraglichen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen nicht, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangen hat. Die Sachverständigengruppe hat sich mehrheitlich dafür ausgesprochen, die in § 660 Absatz 3 HGB bzw. Artikel 4 Absatz 5 Buchstabe e Visby-Regeln enthaltene Regelung, dass es nur auf ein qualifiziertes Verschulden des Verfrachters selbst ankommen soll, beizubehalten. Damit weicht die Vorschrift zugunsten des Verfrachters von § 435 HGB ab, der einen Wegfall der Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen auch im Fall qualifizierten Verschuldens der Leute des Frachtführers vorsieht. Jedoch wurde die Umschreibung des Verschuldensmaßstabs aus den Visby-Regeln und § 435 HGB übernommen; allerdings wurde die Formulierung – ohne inhaltliche Änderung gegenüber § 660 Absatz 3 – an § 435 HGB angeglichen. Ferner soll der Weg-

fall der Haftungsprivilegien nunmehr umfassend gelten, während § 660 Absatz 3 HGB sich nur auf die Haftungsprivilegien des § 660 Absatz 1 sowie der §§ 658, 659 HGB bezieht.

Nummer 2 sieht vor, dass die Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen auch im Fall der unerlaubten Decksverladung des Gutes nicht gelten sollen, sofern dem Verfrachter nicht der Beweis gelingt, dass der Schaden nicht hierauf zurückzuführen ist. Ob für die Decksverladung die Zustimmung des Befrachters oder Abladers erforderlich ist, richtet sich nach § 485 Absatz 4 HGB-E, auf den die Vorschrift ausdrücklich Bezug nimmt.

#### *Zu § 519 (Haftung der Leute und der Schiffsbesatzung)*

Absatz 1 erstreckt das Privileg der Haftungsbeschränkung auf die Leute des Verfrachters und die Mitglieder der Schiffsbesatzung, wenn sie auf außervertraglicher Grundlage für Schäden infolge des Verlusts oder der Beschädigung des Gutes oder wegen Lieferfristüberschreitung in Anspruch genommen werden. Eine entsprechende Regelung findet sich im geltenden Seefrachtrecht in § 607a Absatz 2 und 4 HGB, im Landfrachtrecht in § 436 HGB.

Nach Absatz 2 gelten die Haftungsprivilegien des Absatzes 1 nicht, wenn der Schaden vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten wird, verursacht worden ist. Die Regelung ist parallel zu der für den Verfrachter geltenden Regelung des § 516 Nummer 1 HGB-E formuliert, so dass der Verschuldensmaßstab des Landfrachtrechts (§ 436 Satz 2 HGB) und nicht derjenige des Seefachtrechts (§ 607a Absatz 4 HGB) Anwendung findet.

#### *Zu § 520 (Ausführender Verfrachter)*

Die Einführung einer Haftung des ausführenden Verfrachters ist eine der zentralen Neuerungen im Rahmen der Reform des Seehandelsrechts. Das Haftungskonzept des ausführenden Frachtführers findet sich im Landfrachtrecht in § 437 HGB, dem der vorgeschlagene § 520 HGB-E nachgebildet ist. Darüber hinaus ist eine Haftung des ausführenden Beförderers im geltenden deutschen Recht in § 49a LuftVG und Artikel 3 der Anlage zu § 664 HGB sowie in zahlreichen internationalen Transportrechtsübereinkommen (z. B. Artikel 10 der Hamburg-Regeln, Artikel 2 Satz 2 des Athener Übereinkommens, Artikel 39 ff. des Montrealer Übereinkommens) vorgesehen. Auch Artikel 19 der Rotterdam-Regeln sieht eine Haftung des ausführenden Beförderers vor.

Den Bedenken einiger Mitglieder der Sachverständigengruppe, die Haftung des ausführenden Beförderers habe ihren Ursprung im Passagierbeförderungsrecht und sei eine Ausprä-



gung des Verbraucherschutzgedankens, der für den Bereich des Seehandels keine Rolle spiele, wurde von der Mehrheit der Sachverständigengruppe entgegengehalten, dass das Haftungskonzept bereits in das Landfrachtrecht übernommen worden ist, das ebenfalls nicht vom Verbraucherschutz geprägt ist. Darüber hinaus wurde darauf verwiesen, dass die internationale Rechtsentwicklung eine eindeutige Tendenz zugunsten der Einführung einer Haftung des ausführenden Beförderers erkennen lässt. In eine ähnliche Richtung geht im Ergebnis die neuere Rechtsprechung des BGH, wonach der Unterfrachtführer dem Empfänger direkt aus dem Unterfrachtvertrag haftet.

Sachlich soll die Vorschrift der Tatsache Rechnung tragen, dass in einen Transportvorgang neben dem vertraglichen Verfrachter häufig weitere selbständige Transportunternehmer eingeschaltet sind, die die Beförderung ausführen und dabei für Schäden am Gut bzw. die Überschreitung der Lieferfrist verantwortlich sein können. Da der Geschädigte mit diesen regelmäßig keine vertragliche Beziehung hat, bliebe ihm ohne gesetzliche Haftungserstreckung häufig nur der Anspruch gegen den Verfrachter als seinen Vertragspartner. Die vorgeschlagene Vorschrift eröffnet nun einen Direktanspruch gegen den Schädiger, der wahlweise isoliert oder neben dem Anspruch gegen den Vertragspartner geltend gemacht werden kann. Sinn der Einführung einer Haftung des ausführenden Verfrachters ist es damit, dem Empfänger neben dem Vertragspartner einen weiteren Schuldner zur Verfügung zu stellen. Die erwähnte Rechtsprechung des BGH kann nicht zu gleich befriedigenden Ergebnissen führen, weil der Empfänger den Reeder – als Unterfrachtführer – allenfalls nach Maßgabe seines mit dem Verfrachter geschlossenen Unterfrachtvertrages in Anspruch nehmen könnte, während der Reeder als ausführender Frachtführer nach § 520 HGB-E nach Maßgabe des Hauptfrachtvertrages haftet.

Absatz 1 Satz 1 begründet eine Haftung des ausführenden Verfrachters, wobei ausführender Verfrachter anstelle des in § 437 HGB genannten „Dritten“ ausschließlich der Reeder (vgl. § 476 HGB-E) ist. Für diese Regelung spricht, dass der Reeder in tatsächlicher Hinsicht immer am Seetransport beteiligt und für die Ladungsbeteiligten leicht zu ermitteln ist. Im Übrigen entspricht die Vorschrift – unter Berücksichtigung der seerechtlichen Begriffe – wörtlich § 437 Absatz 1 Satz 1 HGB. Maßgeblicher Haftungszeitraum ist der Zeitraum, in dem der Reeder die Beförderung ausführt.

Soweit die Regelung anordnet, dass der Reeder in „gleicher Weise“ wie der Verfrachter haftet, liegt darin eine Bezugnahme auf die gesetzlichen Bestimmungen des Seefrachtrechts sowie die Modalitäten des Seefrachtvertrages; deshalb ist im Einzelfall zu prüfen, ob danach die Voraussetzungen für eine Haftung auch des Reeders vorliegen. Die Haftung des

Reeders als ausführender Verfrachter soll sich nur auf den Zeitraum beziehen, in dem er die Obhut über das Gut hat.

Satz 2 sieht vor, dass vertragliche Vereinbarungen zwischen den Parteien des Seefrachtvertrags, durch die die Haftung des Verfrachters erweitert wird, nur zu Lasten des ausführenden Verfrachters wirken, wenn er diesen schriftlich zugestimmt hat. Die Regelung dient dem Schutz des ausführenden Verfrachters: Für diesen soll vorhersehbar sein, in welchem Umfang er einer Haftung ausgesetzt ist. Daher haftet er abweichend von den gesetzlichen Bestimmungen nur im Fall seiner ausdrücklichen Zustimmung. Das für die Zustimmung normierte Schriftformerfordernis soll in erster Linie Beweisproblemen vorbeugen. Die Regelung entspricht § 437 Absatz 1 Satz 2 HGB.

Nach Absatz 2 Satz 1 kann der ausführende Verfrachter alle Einwendungen und Einreden geltend machen, die dem Verfrachter aus dem Seefrachtvertrag zustehen. Die Regelung soll einen Gleichlauf der Haftung von Verfrachter und ausführendem Verfrachter herstellen. In Ergänzung zu § 437 Absatz 2 HGB soll neben dem Begriff der „Einwendungen“ ausdrücklich auch der Begriff der „Einreden“ in die Vorschrift aufgenommen werden. Eine inhaltliche Abweichung zu § 437 Absatz 2 HGB ist hiermit nicht beabsichtigt, da auch dort der Begriff der „Einwendungen“ weit ausgelegt wird, so dass auch Einreden erfasst werden. Die Ergänzung dient lediglich der Klarstellung.

Originär seerechtlich und mithin ohne Vorbild aus dem Landfrachtrecht ist die in Satz 2 enthaltene Regelung, wonach im Fall der Inanspruchnahme des ausführenden Verfrachters aus einem Konnossement der in § 501 Absatz 2 HGB-E vorgesehene Gutglaubensschutz des im Konnossement benannten Empfängers oder desjenigen, dem ein Inhaber- oder Orderkonnossement übertragen wurde, keine Anwendung findet. Angesichts der widerstreitenden Schutzbedürfnisse des ausführenden Verfrachters einerseits und des gutgläubigen Empfängers bzw. Indossatars andererseits soll dem Schutz des ersteren der Vorrang eingeräumt werden. Der ausführende Verfrachter soll nur aus dem Konnossement haften, soweit dieses den Bestimmungen des Seefrachtvertrags entspricht.

Absatz 3 sieht vor, dass der ausführende Verfrachter nicht nur das Verschulden seiner Leute, der Schiffsbesatzung und anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, zu vertreten hat, sondern auch das Verschulden des Verfrachters und der Leute des Verfrachters. Vorbild dieser Regelung ist das internationale Luftrecht (Artikel 41 Absatz 2 Satz 1 des Montrealer Übereinkommens). Diese weitgehende Verschuldenszurechnung gilt jedoch nicht bei der Durchbrechung der Haftungsbeschränkung nach § 518

HGB-E, weil der Verfrachter hier nur für sein eigenes persönliches Verschulden einzustehen hat.

Absatz 4, wonach Verfrachter und ausführender Verfrachter als Gesamtschuldner haften, entspricht § 437 Absatz 3 HGB, Artikel 10 Absatz 4 der Hamburg-Regeln und Artikel 3 Absatz 4 der Anlage zu § 664 HGB. Die Vorschrift stellt klar, dass Verfrachter und ausführender Verfrachter nebeneinander haften und von dem Geschädigten wahlweise einzeln oder gemeinsam in Anspruch genommen werden können.

Absatz 5 übernimmt § 437 Absatz 4 HGB. Die Leute des ausführenden Verfrachters sollen sich im Fall ihrer Inanspruchnahme ebenfalls auf die gesetzlichen bzw. seefrachtvertraglichen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen berufen können.

#### *Zu § 521 (Schadensanzeige)*

Die vorgeschlagene Vorschrift entspricht – mit wenigen sprachlichen Änderungen – § 438 HGB, der sich seinerseits an Artikel 30 CMR orientiert. § 611 HGB weicht inhaltlich zum Teil deutlich von § 438 HGB ab, etwa hinsichtlich der Länge der Anzeigefrist. Ausschlaggebend für die Entscheidung zugunsten einer Übernahme des § 438 HGB war, dass dieser den modernen Transportabläufen nicht nur im Land-, sondern auch im Seeverkehr besser gerecht wird. Zweck der Regelung ist, die zügige Abwicklung von Schadensfällen zu sichern und den Verfrachter vor einem Beweisverlust infolge Zeitablaufs zu schützen.

Absatz 1 Satz 1 enthält die widerlegliche Vermutung vertragsgemäßer Ablieferung, soweit äußerlich erkennbare Verluste oder Beschädigungen des Gutes nicht seitens des Empfängers oder des Befrachters spätestens bei Ablieferung des Gutes angezeigt worden sind. Nach Satz 2 erfordert die Schadensanzeige eine hinreichend deutliche Kennzeichnung des Verlusts oder der Beschädigung. Die gewählte Formulierung enthält durch die Ersetzung des Begriffs „Schaden“ durch die Worte „den Verlust oder die Beschädigung“ eine sprachliche Präzisierung gegenüber § 438 Absatz 1 Satz 2 HGB, ohne dass hiermit eine inhaltliche Abweichung verbunden sein soll.

Demgegenüber sieht Absatz 2 vor, dass für äußerlich nicht erkennbare Verluste oder Beschädigungen die Vermutung nach Absatz 1 nur eingreift, wenn diese nicht innerhalb von sieben Tagen nach Ablieferung angezeigt worden sind. Wird innerhalb der Frist Schadensanzeige erstattet, muss der Verfrachter beweisen, dass er das Gut ordnungsgemäß abgeliefert hat. Die Sachverständigengruppe hat sich nach eingehender Diskussion auf eine Verlängerung der nach § 611 Absatz 1 Satz 2 HGB geltenden – und auch Artikel 3 Absatz 6 der

Visby-Regeln entsprechenden – Frist von drei Tagen auf die in § 438 Absatz 2 HGB vorgesehene Frist von sieben Tagen verständigt, um insbesondere der Regressproblematik beim Nachlauf Rechnung zu tragen. Wird der Nachlauf durch einen Spediteur-Verfrachter als Multimodalbeförderer ausgeführt, so kann bei einer dreitägigen Anzeigefrist leicht der Fall eintreten, dass die Anzeigefrist gegenüber seinem Verfrachter bereits abgelaufen ist, wenn er eine Schadensanzeige vom Endempfänger erhält.

Für den Fall der Lieferfristüberschreitung sieht Absatz 3 eine Anspruchspräklusion vor, wenn eine entsprechende Anzeige seitens des Empfängers nicht innerhalb von 21 Tagen nach Ablieferung erfolgt ist.

Absatz 4 bestimmt für die Schadensanzeige nach Ablieferung, dass sie in Textform (vgl. § 126b BGB) zu erstatten ist. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass eine Schadensanzeige bei Ablieferung formfrei erfolgen kann. Für die Fristwahrung soll – wie schon in § 611 Absatz 1 Satz 2 HGB – die rechtzeitige Absendung genügen.

Absatz 5 soll dem Fall Rechnung tragen, dass mehrere Verfrachter am Transportvorgang beteiligt sind. Hier genügt, dass die Schadensanzeige gegenüber demjenigen erstattet wird, der das Gut abliefert. Abweichend von den vorangehenden Absätzen braucht also die Schadensanzeige nicht gegenüber dem vertraglichen Verfrachter zu erfolgen.

#### *Zu § 522 (Verlustvermutung)*

Es erscheint sachgerecht, eine dem § 424 HGB vergleichbare Vorschrift in das Seehandelsrecht aufzunehmen. Bereits jetzt sieht das deutsche Seeversicherungsrecht sowohl bei der Kasko- als auch bei der Gütersversicherung ähnliche Regelungen vor. Diese sind sinnvoll, um die Anspruchsteller bei unklarem Verbleib des Gutes den Nachweis des Verlusts zu ermöglichen. Die vorgesehenen Fristen müssen im Hinblick auf die generell längeren Beförderungswege im Seeverkehr allerdings länger als in § 424 HGB festgesetzt werden.

Absatz 1 sieht vor, dass der Anspruchsberechtigte das Gut unwiderleglich als verloren betrachten kann, wenn es weder innerhalb der Lieferfrist noch innerhalb eines weiteren Zeitraums, der der Lieferfrist entspricht, abgeliefert wird. Als gesetzliche Mindestfrist wird ein Zeitraum von 30 Tagen, der sich bei einer grenzüberschreitenden Beförderung auf 60 Tage erhöht, festgelegt. Die Dauer der gesetzlichen Mindestfristen orientiert sich an den ADS. In Abweichung zu § 424 HGG wird außerdem der Begriff „unwiderleglich“ eingefügt. Dies erscheint wegen § 292 ZPO geboten, um klarzustellen, dass der Beweis des Gegenteils unzulässig ist. Die Sachverständigengruppe regt eine entsprechende Klarstellung in § 424 HGB

an. Eine inhaltliche Änderung des § 424 HGB ist hiermit nicht verbunden, da auch diese Regelung von der h. M. als unwiderlegliche Vermutung qualifiziert wird.

Die Absätze 2 bis 4 entsprechen wörtlich § 424 Absatz 2 bis 4 HGB und regeln die Rechte des Anspruchsberechtigten bei vermutetem Güterverlust sowie die Rechte des Verfrachters bei Untätigbleiben des Anspruchsberechtigten im Fall des Wiederauffindens des Gutes.

Absatz 2 sieht vor, dass der Anspruchsberechtigte bei Empfang einer Entschädigung wegen vermuteten Güterverlusts verlangen kann, dass er von einem etwaigen Wiederauffinden des Gutes benachrichtigt wird.

Innerhalb eines Monats nach einer solchen Benachrichtigung kann der Anspruchsberechtigte nach Absatz 3 verlangen, dass ihm das Gut Zug um Zug gegen Erstattung der Entschädigung abgeliefert wird. Unberührt hiervon bleiben die Ansprüche des Verfrachters auf Zahlung der Fracht sowie etwaige Schadensersatzansprüche.

Bleibt der Anspruchsberechtigte nach Wiederauffinden des Gutes untätig, bestimmt Absatz 4, dass der Verfrachter über das Gut frei verfügen kann.

#### *Zu § 523 (Abweichende Vereinbarungen)*

Die vorgeschlagene Vorschrift legt fest, inwieweit von dem gesetzlichen Haftungskonzept des Seefrachtvertrags durch Parteivereinbarung abgewichen werden kann. Ziel ist es, einen Kernbestand seefrachtrechtlicher Vorschriften der Veränderung durch AGB zu entziehen. Die Vorschrift orientiert sich an § 449 HGB, wobei die dort vorgesehene Differenzierung je nachdem, ob der Absender Verbraucher (Absatz 1) oder Unternehmer (Absatz 2) ist, nicht übernommen wurde, da Verbraucher am Seefrachtvertrag regelmäßig nicht beteiligt sind.

Absatz 1 bestimmt, dass die Vertragsparteien grundsätzlich auch die haftungsrechtlichen Vorschriften („Vorschriften dieses Untertitels“) modifizieren können, wenn sie eine Individualvereinbarung treffen. Hierunter fallen abweichend von § 305 Absatz 1 Satz 1 BGB auch Abreden, die für eine Mehrzahl gleichartiger Verträge zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wurden, so dass auch Rahmenverträge erfasst werden. Wie in § 449 HGB wird dem Modell der „AGB-Festigkeit“ der Vorzug vor einer inhaltlichen Klauselkontrolle gegeben, um inhaltliche Wertungsfragen zu vermeiden. Die Formulierung „im Einzelnen ausgehandelt“ entspricht § 449 Absatz 2 Satz 1 HGB und bedeutet, dass jede Partei die Möglichkeit haben muss, auf den konkreten Regelungsinhalt Einfluss zu nehmen.

In Allgemeinen Geschäftsbedingungen kann von dem gesetzlichen Haftungskonzept des Seefrachtvertrags nur in den engen Grenzen des Absatzes 2 abgewichen werden. Die normierten Ausnahmemöglichkeiten sind speziell auf den Seefrachtvertrag zugeschnitten und weichen von § 449 Absatz 2 Satz 2 HGB ab.

Nummer 1 erlaubt den Vertragsparteien, einen höheren als den gesetzlich vorgesehenen Haftungshöchstbetrag wegen Verlusts, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung festzusetzen. Eine betragsmäßige Beschränkung ist nicht vorgesehen, insbesondere soll die Korridorlösung des § 449 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 HGB, die einen betragsmäßigen Rahmen für die zulässige Abweichung vom gesetzlichen Haftungshöchstbetrag vorgibt, nicht übernommen werden. Grenzen zulässiger Abweichung vom Haftungshöchstbetrag ergeben sich damit im Seefrachtrecht lediglich aus den allgemeinen Vorschriften, insbesondere §§ 138, 242 BGB sowie der allgemeinen Inhaltskontrolle nach §§ 307 ff. BGB.

Die Parteien des Seefrachtvertrags dürfen darüber hinaus nach Nummer 2 die § 510 Satz 2 und § 518 HGB-E auch in Allgemeinen Geschäftsbedingungen abbedingen, wenn gleichzeitig der Haftungshöchstbetrag auf einen Betrag von wenigstens 17 Sonderziehungsrechten für das Kilogramm Rohgewicht festgesetzt wird. Den Vertragsparteien wird mithin erlaubt, in das Haftungssystem des Montrealer Übereinkommens zu optieren. Durch Einführung dieser Haftungsoption soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass sich im internationalen Transportrecht mit den Visby-Regeln einerseits und dem Montrealer Übereinkommen andererseits im Wesentlichen zwei Haftungsmodelle gegenüberstehen. Während die Visby-Regeln eine Haftung für vermutetes Verschulden mit Entlastungsmöglichkeit des Verfrachters, eine sehr niedrige Haftungsgrenze und die Möglichkeit der Durchbrechung der Haftungsbegrenzung vorsehen, ordnet das Montrealer Übereinkommen eine Gefährdungshaftung mit relativ hohen Haftungsgrenzen sowie einem Ausschluss der Möglichkeit, die Haftungsbegrenzung zu durchbrechen, an. Die Einführung der vorgeschlagenen Bestimmung soll den Vertragsparteien ermöglichen, sich insgesamt für das international anerkannte Haftungsmodell des Montrealer Übereinkommens zu entscheiden. Nicht zulässig ist demgegenüber, nur den Verschuldensmaßstab des Montrealer Übereinkommens in Allgemeinen Geschäftsbedingungen zu vereinbaren, da dies zu einer unausgewogenen Haftungsregelung führen kann, die einer Individualvereinbarung vorbehalten bleiben soll.

### ***Zum Zweiten Titel. Reisefrachtvertrag***

Neben dem Stückgutfrachtvertrag soll der Reisefrachtvertrag als besonderer und in der seerechtlichen Praxis weit verbreiteter Frachtvertragstyp in einem eigenen Abschnitt gesetzlich geregelt werden. Kennzeichnend für den Reisefrachtvertrag ist, dass der Befrachter für eine

bestimmte Ladung ein Schiff sucht, das seine Ladung von einem bestimmten Ladehafen zu einem bestimmten Löschhafen bringen soll. Die bisher im Vierten Abschnitt des Fünften Buchs verstreut enthaltenen Bestimmungen über den Reisefrachtvertrag sollen zusammengefasst, neu systematisiert und inhaltlich an die sachlichen und rechtlichen Entwicklungen angepasst werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Praxis des Reisefrachtvertrags durch die fast durchgängige Verwendung ausführlicher Formularverträge geprägt ist. Vor diesem Hintergrund beschränkt sich der nachstehende Vorschlag darauf, wenige Grundsatzzuregelungen vorzusehen.

Ein sachliches Bedürfnis für die zusätzliche Normierung der in der Praxis vorkommenden Mischformen wie „Slot-Charter“ oder „Mengenkontrakt“, die regelmäßig Elemente verschiedener Vertragstypen miteinander kombinieren, hat die Sachverständigengruppe mehrheitlich nicht gesehen.

#### *Zu § 524 (Reisefrachtvertrag)*

Systematisch ist der Reisefrachtvertrag ein besonderer Typ des Frachtvertrags. Er soll durch die Vorschriften des Zweiten Titels nur insofern geregelt werden, als seine besonderen Eigenheiten Abweichungen von den Vorschriften des Stückgutfrachtvertrags erfordern. Dementsprechend sieht § 524 HGB-E vor, dass die Vorschriften des Ersten Titels auf den Reisefrachtvertrag grundsätzlich Anwendung finden, soweit der Zweite Titel keine gesetzlichen Sonderregeln für den Reisefrachtvertrag enthält. Hiervon ausgenommen soll lediglich § 523 HGB-E sein, der die Grenzen zulässiger Abweichung von den gesetzlichen Vorschriften des Stückgutfrachtvertrags durch Parteivereinbarung bestimmt, und der für den Reisefrachtvertrag nicht gelten soll. Die gesetzlichen Bestimmungen des Reisefrachtvertrags sollen vielmehr in vollem Umfang dispositiv sein, da die Beteiligten aufgrund ihrer kaufmännischen Erfahrung nicht erhöht schutzbedürftig erscheinen. Die Dispositivität des Reisefrachtvertragsrechts entspricht auch internationaler Gesetzgebungspraxis.

Weicht die gesetzliche Regelung des Stückgutfrachtvertrags einerseits und des Reisefrachtvertrags andererseits in einem derart entscheidenden Punkt voneinander ab, kommt der Abgrenzung zwischen beiden Vertragstypen erhebliche Bedeutung zu. Die vorgeschlagene Vorschrift enthält deswegen eine Legaldefinition des Reisefrachtvertrags. Hiernach liegt ein Reisefrachtvertrag vor, wenn der Verfrachter die Beförderung mit einem bestimmten Schiff im Ganzen auf einer oder mehreren bestimmten Reisen durchzuführen hat. Diese Definition entspricht § 556 Nummer 1 HGB.

Die Vorschrift nennt allerdings nicht mehr Frachtverträge, die sich auf „einen verhältnismäßigen Teil“ oder „einen bestimmt bezeichneten Raum des Schiffes“ beziehen; diese sollen nicht unter den Begriff des Reisefrachtvertrags fallen. Denn in der Praxis werden heute fast ausnahmslos Reisefrachtverträge über ein Schiff im Ganzen geschlossen werden, so dass nur für diese ein Regelungsbedürfnis besteht. Zudem gelingt eine tragfähige Abgrenzung zwischen Stückgutfrachtvertrag und Reisefrachtvertrag nur, wenn unter letzteren allein die Beförderung mit einem Schiff im Ganzen fällt, da die Grenzen zwischen Stückgutfrachtvertrag und Teilraumfrachtvertrag fließend sind. Als Abgrenzungskriterium eignet sich insbesondere nicht die Frage, wen die Pflicht zum Laden und Löschen des Gutes trifft. Zwar ist es in der gegenwärtigen seerechtlichen Praxis überwiegend festzustellen, dass bei einem Stückgutfrachtvertrag der Verfrachter zum Laden und Löschen verpflichtet ist, während diese Pflicht beim Reisefrachtvertrag den Befrachter trifft. Häufig wird jedoch von diesem Modell abgewichen, indem auch beim Stückgutfrachtvertrag eine fios-Klausel vereinbart und der Befrachter zum Laden und Löschen verpflichtet wird. Darüber hinaus werden entgegen der vertraglichen Vereinbarung die Lade- und Löscharbeiten zuweilen tatsächlich vom jeweils anderen Vertragspartner durchgeführt oder es wird vereinbart, dass der Verfrachter nur das Laden oder nur das Löschen übernimmt. Diese Vielgestaltigkeit der gegenwärtigen Praxis zeigt, dass die Lade- und Löschpflicht kein taugliches Abgrenzungskriterium sein kann.

Ausgangspunkt für Abgrenzungsüberlegungen kann damit nur die grundsätzliche Erwägung sein, ob es dem Befrachter darauf ankommt, dass die Beförderung der Ladung mit einem bestimmten, vertraglich festgelegten Schiff zu erfolgen hat (Reisefrachtvertrag), oder ob es ihm nur auf die Güterbeförderung als solche ankommt, unabhängig davon, welches Schiff hierfür benutzt wird (Stückgutfrachtvertrag). Dass diese Erwägung im Vordergrund steht, kann nur in dem Fall sicher nachvollzogen werden, in dem ein Schiff im Ganzen Gegenstand des Reisefrachtvertrags ist.

*Zu § 525 (Ladehafen. Ladeplatz)*

Die vorgeschlagene Vorschrift orientiert sich an § 560 HGB, soll aber diesem gegenüber einige Veränderungen erfahren.

Nach Absatz 1 hat der Verfrachter das Schiff zur Einnahme der Ladung an den vereinbarten oder den vom Befrachter zu benennenden Ladeplatz hinzulegen. Die Regelung weicht insofern von § 560 Absatz 1 HGB ab, als nun nicht mehr eine Handlungspflicht des Kapitäns, sondern eine solche des Verfrachters normiert wird. Diese Änderung trägt einerseits der gewandelten Rechtsstellung des Kapitäns (vgl. hierzu § 479 HGB-E) und andererseits der Tatsache Rechnung, dass Vertragspartner des Befrachters der Verfrachter ist, so dass nur die-



sen auch die entsprechende vertragliche Pflicht treffen kann. Inhaltlich unterscheidet die Regelung zwischen dem vertraglich vereinbarten Ladeplatz und der vertraglichen Vereinbarung, dass der Befrachter den Ladeplatz erst im Rahmen der Vertragsdurchführung benennt.

Absatz 2 enthält – abweichend von § 560 HGB – einen Schadensersatzanspruch des Verfrachters gegenüber dem Befrachter, wenn letzterer im Rahmen seiner Verpflichtung zur Benennung eines Ladehafens oder Ladeplatzes einen unsicheren Ladehafen oder Ladeplatz benennt und dem Verfrachter hierdurch ein Schaden entsteht. Die Pflicht zur Benennung eines Ladehafens oder Ladeplatzes ist damit als echte Nebenleistungspflicht des Befrachters ausgestaltet, deren Verletzung Schadensersatzansprüche nach sich ziehen kann, und nicht nur als Gläubigerobliegenheit. Gegenstand der Nebenleistungspflicht ist allerdings nur, einen sicheren Hafen oder Platz zu benennen, und nicht etwa, für dessen Sicherheit zu sorgen.

Dem Verfrachter steht ein Schadensersatzanspruch nur dann zu, wenn der Befrachter die Benennung des unsicheren Ladehafens oder Ladeplatzes zu vertreten hat. Das englische Konzept der verschuldensunabhängigen Einstandspflicht („warranty“) für die Sicherheit des Hafens bzw. Platzes soll nicht übernommen werden. Die Formulierung bringt zum Ausdruck, dass der Verfrachter abweichend von §§ 524, 487 Absatz 1 HGB-E für ein entsprechendes Verschulden des Befrachters die Beweislast trägt.

Der in § 560 HGB ebenfalls geregelte Fall der nicht rechtzeitigen Benennung eines Ladehafens oder Ladeplatzes soll demgegenüber nicht mehr gesetzlich geregelt werden. Eine solche Regelung wäre nur dann sinnvoll, wenn gleichzeitig eine Frist für die Benennung normiert wird, wovon angesichts der großen Anzahl unterschiedlicher Fallkonstellationen abgesehen werden soll. Es erscheint sachgerechter, die Bestimmung einer derartigen Frist der vertraglichen Vereinbarung der Parteien zu überlassen. Ein besonderer Schadensersatzanspruch für den Verzug mit der Benennungspflicht ist darüber hinaus nicht erforderlich, weil das allgemeine Zivilrecht insofern ausreichende Regelungen bereithält (vgl. BGH 13.11.1953, BGHZ 11, 80).

#### *Zu § 526 (Anzeige der Ladebereitschaft)*

Die Vorschrift, deren Vorgängerin § 567 HGB ist, behandelt die Verpflichtung des Verfrachters zur Anzeige seiner Ladebereitschaft.

In Absatz 1 Satz 1 wird eine entsprechende vertragliche Verpflichtung des Verfrachters begründet, und nicht etwa – wie in § 567 HGB – des Kapitäns. Zu den Gründen hierfür kann auf die Bemerkungen zu § 525 HGB-E Bezug genommen werden. Im Übrigen stimmt die

Regelung inhaltlich mit § 567 Absatz 1 HGB überein: Sobald das Schiff am Ladeplatz zur Einnahme der Ladung bereit ist, hat der Verfrachter dem Befrachter die Ladebereitschaft anzuzeigen. Beibehalten werden soll insbesondere, dass die Ladebereitschaftsanzeige keiner Form bedarf, so dass die Anzeige auch mündlich erfolgen kann. Dies entspricht den durch das englische Recht geprägten internationalen Gepflogenheiten (vgl. etwa Teil II Nummer 6 Buchstabe c Gencon-Charter-Formularvertrag).

Satz 2 betrifft den Sonderfall, dass der Ladehafen vertraglich vereinbart oder vom Befrachter bereits benannt ist, nicht aber der konkrete Ladeplatz. Die Regelung erlaubt dem Verfrachter in diesem Fall, die Ladebereitschaft bereits anzuzeigen, wenn das Schiff den Ladehafen erreicht hat. Denn der Verfrachter ist an der Erfüllung seiner Verpflichtung, das Schiff für die Einnahme der Ladung bereitzustellen, infolge der fehlenden Benennung des Ladeplatzes durch den Befrachter gehindert. Es erscheint daher sachgerecht, dem Verfrachter zu erlauben, die für den Beginn der Ladezeit maßgebliche Ladebereitschaftsanzeige bereits im Zeitpunkt des Erreichens des Ladehafens abzugeben, um zu verhindern, dass die fehlende Mitteilung des Ladeplatzes zu Lasten des Verfrachters geht.

Neu ist die ausdrückliche Regelung in Absatz 2 Satz 1, die vorsieht, dass die Ladebereitschaft während der am Ladeplatz üblichen Geschäftsstunden angezeigt werden muss. Zweck der Regelung ist, Unsicherheiten hinsichtlich der Frage, ob und wann die Ladebereitschaftsanzeige zugegangen ist, von vornherein zu vermeiden. Nach geltendem Recht wird diese Voraussetzung zuweilen aus § 358 HGB abgeleitet. Satz 2 enthält darüber hinaus die gesetzliche Fiktion, dass die Anzeige der Ladebereitschaft, wenn sie außerhalb der ortsüblichen Geschäftsstunden erfolgt, mit Beginn der auf sie folgenden ortsüblichen Geschäftsstunde als zugegangen gilt. Auch hierdurch soll Rechtsklarheit hinsichtlich der Frage des Zugangs der Ladebereitschaftsanzeige geschaffen werden.

*Zu § 527 (Ladezeit)*

Absatz 1, wonach die Ladezeit mit dem auf die Anzeige folgenden Tag beginnt, übernimmt wörtlich § 567 Absatz 2 HGB.

Gleiches gilt für Absatz 2: Dass für die Ladezeit nur im Fall einer entsprechenden vertraglichen Vereinbarung eine besondere Vergütung verlangt werden kann, entspricht dem gegenwärtigen § 567 Absatz 4 Satz 1 HGB.

Absatz 3 Satz 1 orientiert sich demgegenüber systematisch an § 412 Absatz 3 HGB; eine ähnliche Regelung findet sich auch in § 567 Absatz 3 und 4 HGB. Die vorgeschlagene Vor-

schrift definiert zunächst den herkömmlichen seerechtlichen Begriff der „Überliegezeit“ als die Zeit, die der Verfrachter auf Grund vertraglicher Vereinbarung oder aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, auf das Verladen des Gutes wartet. Während die vertragliche Vereinbarung bereits bisher unter den Begriff der Überliegezeit fällt (vgl. § 567 Absatz 3 HGB), stammt die zweite Alternative aus § 412 Absatz 3 HGB und soll neu in das Seefrachtrecht eingeführt werden. Sachliche Gründe, warum das Seefrachtrecht in diesem Punkt zu Lasten des Verfrachters vom Landfrachtrecht abweichen sollte, sind nicht ersichtlich. Dass dem Verfrachter während der Überliegezeit ein Anspruch auf eine angemessene Vergütung zusteht, die als „Liegegeld“ definiert wird, ist wiederum bereits bisher im Seefrachtrecht vorgesehen (vgl. § 567 Absatz 4 Satz 2 HGB). Auch hier soll der traditionelle seerechtliche Begriff des „Liegegeldes“ beibehalten und nicht etwa der Begriff des „Standgeldes“ aus dem Landfrachtrecht übernommen werden.

Verzichtet wird auf eine Übernahme der Regelung des § 569 HGB, die den Beginn der Überliegezeit festlegt. Vielmehr soll die Regelungstechnik des § 412 Absatz 3 HGB übernommen werden, der lediglich das Ende der Ladezeit festlegt und für die Zeit danach einen Anspruch auf Standgeld normiert.

Satz 2 ordnet darüber hinaus eine Verpflichtung des Empfängers zur Zahlung des Liegegeldes an, wenn er nach § 493 Absatz 1 Satz 1 vom Verfrachter Ablieferung des Gutes verlangt und ihm der geschuldete Liegegeldbetrag bei Ablieferung mitgeteilt worden ist.

Absatz 4 orientiert sich an §§ 568 ff., 412 Absatz 2 HGB und enthält Einzelheiten der Bestimmung der Ladezeit und der Überliegezeit.

Nach Satz 1 ist für die Lade- und Überliegezeit, falls keine vertragliche Vereinbarung vorliegt, eine angemessene Frist maßgeblich. Dies entspricht im Hinblick auf die Ladezeit § 568 Absatz 1 HGB. Aufgegeben werden soll demgegenüber die in § 568 Absatz 2 HGB enthaltene Regelung, wonach die Überliegezeit, wenn deren Dauer nicht vertraglich festgelegt ist, vierzehn Tage betragen soll. Diese Vorschrift hat keine praktische Bedeutung erlangt, so dass offensichtlich ein entsprechendes Regelungsbedürfnis nicht besteht. In der Praxis wird die Liegezeit durchweg vertraglich geregelt. Die gesetzliche, auch dispositive Festlegung einer starren Zeitspanne erscheint zu schematisch. Sachgerecht ist vielmehr, hier mit dem unbestimmten Rechtsbegriff der „angemessenen Frist“ zu arbeiten, der es erlaubt, jedem Einzelfall hinreichend zu berücksichtigen.

Satz 2 bestimmt in Anlehnung an § 573 Absatz 1 HGB die Modalitäten der Berechnung der Lade- und Überliegezeit, insbesondere, dass Sonn- und Feiertage einzurechnen sind. Es

besteht keine Veranlassung, diese in die Berechnung der Lade- und Überliegezeit nicht einzubeziehen. Denn die Fracht stellt eine Vergütung für die voraussichtliche Dauer der Reise einschließlich Ladezeit dar. Wenn darüber hinaus für die Überliegezeit Liegegeld gezahlt werden muss, ist es konsequent, auch insoweit die Sonn- und Feiertage zu berücksichtigen.

Satz 3 sagt schließlich, dass die Zeit, während der das Verladen des Gutes aus Gründen unmöglich ist, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, nicht zu berücksichtigen ist. Diese Regelung ersetzt – und modifiziert teilweise – die bisher geltende unübersichtliche Regelung der §§ 573 bis 576 HGB. Der in der vorgeschlagenen Regelung enthaltene Sphärengedanke, der das deutsche Transportrecht verkehrsträgerübergreifend prägt und sich insbesondere auch in § 412 Absatz 3 HGB findet, liegt der gegenwärtigen Regelung der §§ 573 bis 576 HGB zwar teilweise, nicht aber durchgehend zugrunde. Zum Tragen kommt er etwa in § 574 HGB, in dem zwischen der Verhinderung der Lieferung des Gutes (Sphäre des Befrachters) und der Verhinderung der Übernahme des Gutes (Sphäre des Verfrachters) unterschieden wird. Durchbrochen wird der Sphärengedanke jedoch in § 573 Absatz 2 Nummer 1 HGB, wonach bei der Berechnung der Lade- und der Überliegezeit die Tage nicht einbezogen werden, an denen eine Lieferung jeder Art von Ladung unmöglich ist. Es ist nicht ersichtlich, warum der Verfrachter hiernach auch für Zufälle einstehen soll, die sich in der Sphäre des Befrachters ereignen. Eine konsequente Berücksichtigung des Sphärengedankens gebietet es vielmehr, die Regelung des § 573 Absatz 2 Nummer 1 HGB aufzugeben. Es erscheint sachgerecht, künftig allein auf die Frage abzustellen, ob die Ursache der Unmöglichkeit des Verladens des Gutes dem Risikobereich des Verfrachters oder dem des Befrachters zuzuordnen ist.

#### *Zu § 528 (Verladen)*

Die Vorschrift bestimmt in Satz 1, dass den Befrachter grundsätzlich die Pflicht trifft, das Gut zu verladen. Der Reisefrachtvertrag weicht in diesem wichtigen Punkt somit vom Stückgutfrachtvertrag ab, bei dem die Verladepflicht grundsätzlich den Verfrachter trifft (§ 485 Absatz 2 HGB-E). Eine entsprechende vertragliche Vereinbarung findet sich regelmäßig in den auf nationaler und internationaler Ebene verwendeten Reisefrachtvertragsformularen, so dass sie als typische Leistungsbeschreibungen in die gesetzliche Regelung Eingang finden soll.

Ebenfalls in Abweichung zum Stückgutfrachtvertrag (§ 485 Absatz 3 HGB-E) sieht Satz 2 vor, dass der Verfrachter nicht befugt ist, das Gut umzuladen. Die Regelung entspricht der besonderen Natur des Reisefrachtvertrags, wonach der Befrachter ein bestimmtes Schiff für die Beförderung seiner Ladung wählt. Die Normierung eines ausdrücklichen Verbots, das

Gut umzuladen, ist erforderlich, da ohne ein solches durch die in § 524 HGB-E enthaltene Verweisung auf die Vorschriften des Stückgutfrachtvertrags die gegenteilige Regelung zum Tragen käme.

*Zu § 529 (Teilbeförderung)*

Gegenstand der Vorschrift, die sich an § 416 HGB anlehnt, sind die wechselseitigen Rechte und Pflichten der Vertragsparteien des Reisefrachtvertrags bei Teilbeförderung. Die Vorschrift ersetzt den für den Stückgutfrachtvertrag konzipierten § 489 HGB-E, der für das Reisefrachtvertragsrecht nicht geeignet erscheint.

Nach Absatz 1 Satz 1 hat der Befrachter einen Anspruch auf Teilbeförderung, wenn nur ein Teil der vereinbarten Ladung verladen wird. Der Wortlaut der vorgeschlagenen Vorschrift weicht zum Zwecke der Angleichung an § 489 Absatz 3 Satz 1 HGB-E geringfügig von § 416 Satz 1 HGB ab, eine inhaltliche Abweichung ist hiermit nicht verbunden.

Im Gegenzug kann der Verfrachter nach Satz 2 die volle Fracht, ein etwaiges Liegegeld sowie Ersatz der Aufwendungen fordern, die ihm wegen der Teilbeförderung entstehen. Dies entspricht der Regelung in § 416 Satz 2 Halbsatz 1 HGB.

Satz 3 weicht von § 416 Satz 2 Halbsatz 2 HGB ab, um hervorzuheben, dass die Beförderung anderen Gutes beim Reisefrachtvertrag – auch im Fall der Teilbeförderung – immer die Zustimmung des Befrachters voraussetzt. Nur wenn der Verfrachter nach dem Reisefrachtvertrag berechtigt ist, anstelle des nicht verladenen Gutes anderes Gut zu befördern, wird eine hierdurch erzielte Fracht von der vollen Fracht in Abzug gebracht.

Nach Satz 4 kann der Verfrachter im Fall der Teilbeförderung die Bestellung einer zusätzlichen Sicherheit fordern, wenn ihm durch die Unvollständigkeit der Ladung keine Sicherheit für die volle Fracht zur Verfügung steht. Dies entspricht § 416 Satz 3 HGB.

Satz 5 schränkt – wie § 416 Satz 4 HGB – die Ansprüche des Verfrachters ein, wenn die unvollständige Verladung des Gutes dem Verfrachter zuzurechnen ist. In diesem Fall stehen ihm nur Ansprüche auf Fracht und auf Stellung einer zusätzlichen Sicherheit zu, soweit er tatsächlich Ladung befördert hat.

Nach Absatz 2 Satz 1 sind die Ansprüche des Verfrachters auf volle Fracht und Stellung einer zusätzlichen Sicherheit davon abhängig, dass er dem Befrachter nach Ablauf der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit erfolglos eine angemessene Frist mit Ablehnungs-

androhung gesetzt hat. Durch die in Satz 2 enthaltene Verweisung auf § 489 Absatz 4 HGB-E ergibt sich, dass die Fristsetzung in den dort genannten Fällen entbehrlich ist (s. hierzu die Begründung zu § 489 Absatz 4 HGB-E).

*Zu § 530 (Kündigung durch den Verfrachter)*

Verläßt der Befrachter das Gut nicht innerhalb der Ladezeit bzw. einer vereinbarten Überliegezeit oder bewirkt er innerhalb dieser Zeit die Abladung nicht, wenn er hierzu vertraglich verpflichtet ist, so erlaubt Absatz 1 dem Verfrachter, den Reisefrachtvertrag nach Maßgabe von § 489 HGB-E zu kündigen. Durch die Bezugnahme auf § 489 HGB-E soll insbesondere klargestellt werden, dass die Kündigung des Verfrachters von der in § 489 HGB-E im Einzelnen normierten Fristsetzung abhängt.

Die Rechtsfolgen der Kündigung sind unter Bezugnahme auf § 488 Absatz 2 HGB-E geregelt: Der Verfrachter kann entweder die vereinbarte Fracht einschließlich zu ersetzender Aufwendungen abzüglich ersparter Aufwendungen oder Fautfracht in Höhe eines Drittels der vereinbarten Fracht verlangen. Der im geltenden Recht vorgesehene Fautfrachtanspruch in Höhe der Hälfte der vereinbarten Fracht (§§ 570, 585 i.V.m. § 580 Absatz 1 HGB) ist damit unter Angleichung an das Landfrachtrecht (§ 417 Absatz 2 i.V.m. § 415 Absatz 2 Nummer 2 HGB) herabgesetzt worden. Ausschlaggebend für diese von der Mehrheit der Mitglieder der Sachverständigengruppe befürwortete Lösung war, dass den Interessen des Verfrachters durch die in § 488 Absatz 2 Nummer 1 HGB-E enthaltene Möglichkeit, einen im Einzelfall bestehenden höheren Anspruch konkret nachzuweisen, in ausreichender Weise Rechnung getragen wird.

Die Regelung des Absatzes 1 ist insgesamt in Anlehnung an § 323 Absatz 1 BGB konzipiert. Die Sachverständigengruppe regt eine entsprechende Umformulierung des § 417 HGB an, der sich noch an § 326 Absatz 1 Satz 1 BGB a. F. orientiert.

Absatz 2 bestimmt, dass der Verfrachter bereits vor Ablauf der Ladezeit oder Überliegezeit kündigen kann, wenn offensichtlich ist, dass die Voraussetzungen der Kündigung eintreten werden. Die Regelung entspricht § 323 Absatz 4 BGB und soll dem Verfrachter ein Abwarten auf den Ablauf der Ladezeit bzw. Überliegezeit in den Fällen ersparen, in denen von vornherein feststeht, dass eine Verladung bzw. Abladung innerhalb dieser Zeit nicht stattfinden wird.

*Zu § 531 (Löschen)*

Die vorgeschlagene Vorschrift gestaltet die Regelungen für die Löschezit im Wesentlichen ebenso wie die, welche für die Liegezeit gelten. Dadurch sollen die bisher für die Löschezit vorgesehenen Regelungen der §§ 594 ff. HGB zusammengefasst werden.

Absatz 1 Satz 1 bestimmt, dass die §§ 525 bis 528 HGB-E entsprechend auf das Löschen des Schiffes Anwendung findet.

Nach Satz 2 schuldet der Empfänger ein Liegegeld wegen Überschreitung der Löschezit auch dann, wenn ihm der Betrag nicht bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist. Ebenso wie in § 421 Absatz 3 HGB soll eine Mitteilung des Betrags hier entbehrlich sein, weil diese Kosten bereits im Risikobereich des Empfängers entstehen.

Absatz 2 übernimmt § 594 Absatz 2 HGB. Die Anzeige der Löschbereitschaft ist durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise zu bewirken, wenn der Empfänger dem Verfrachter unbekannt ist.

**Zum Zweiten Unterabschnitt (Personenbeförderungsverträge)**

Das geltende Recht der Haftung für Personen und Gepäckschäden soll an die Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (ABl. L 131 vom 28. 5. 2009, S. 24) angepasst werden. Wie oben ausgeführt, sieht die Sachverständigengruppe davon ab, insoweit einen konkreten Regelungsvorschlag zu unterbreiten, weil das Europarecht bereits konkrete Vorgaben macht. Vorgeschlagen wird jedoch, in jedem Fall die §§ 665, 672, 673 und 675 HGB zu streichen. Denn ein entsprechendes Regelungsbedürfnis ist insoweit nicht erkennbar.

*Zu § 532 (Haftung für Personen- oder Gepäckschäden)*

Ein Regelungsvorschlag wird im Hinblick auf die o.g. Verordnung (EG) Nr. 392/2009 nicht unterbreitet.

*Zu § 533 (Pfandrecht des Beförderers)*

Die Vorschrift stimmt wörtlich mit § 674 HGB überein.

## **Zum Dritten Abschnitt (Schiffsüberlassungsverträge)**

### **Zum Ersten Unterabschnitt (Schiffsmiete)**

Im Hinblick auf die ergänzend anzuwendenden Regelungen der §§ 535 ff. BGB erscheint es ausreichend, nur wenige Regelungen über die Schiffsmiete in das HGB aufzunehmen.

#### *Zu § 534 (Schiffsmietvertrag)*

Zu Beginn des Ersten Unterabschnitts sollen die wesentlichen Leistungspflichten des Schiffsmietvertrags (Bareboat-Charter) normiert werden.

Nach Absatz 1 wird der Vermieter durch den Schiffsmietvertrag verpflichtet, dem Mieter den Gebrauch eines bestimmten Schiffes ohne Besatzung und ohne vollständige Ausrüstung für eine bestimmte Zeit zu gewähren. Eine ähnliche Regelung findet sich im französischen Recht (Artikel 10 des Gesetzes Nr. L. 66-420 vom 18. Juni 1966 über Frachtverträge und Seetransportverträge), ihre Formulierung ist an § 535 Absatz 1 Satz 1 BGB angelehnt.

Absatz 2 bestimmt, dass der Mieter die vereinbarte Miete zu zahlen hat. Ist kein Zahlungs-termin vertraglich vereinbart, ist die Miete – entsprechend der Regelung des § 545 Absatz 1 HGB-E im Zeitfrachtrecht – halbmonatlich im Voraus zu zahlen. Aufgrund der vorgeschlagenen Regelung sollte in § 579 BGB die Bezugnahme auf Schiffe gestrichen werden.

#### *Zu § 535 (Übergabe und Rückgabe des Schiffes)*

Gegenstand des Absatzes 1 ist die Verpflichtung des Vermieters, dem Mieter das Schiff zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort zur Verfügung zu stellen, und zwar in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand. Die Formulierung orientiert sich an § 535 Absatz 1 Satz 2 BGB.

Absatz 2 behandelt demgegenüber in Anlehnung an § 85 Absatz 2 SHSG die Leistungspflichten des Mieters nach Beendigung des Mietverhältnisses: Er ist zur Rückgabe des Schiffes in einem Zustand, der dem Übergabezustand unter Berücksichtigung der normalen Abnutzung entspricht, verpflichtet. Die Abnutzung der Mietsache durch vertragsgemäßen Gebrauch fällt damit – wie auch nach § 538 BGB – dem Vermieter zur Last. Der Mieter haftet nicht für Veränderungen oder eine Verschlechterung des Schiffes, soweit sie Folge des vertragsgemäßen Gebrauches sind.



*Zu § 536 (Sicherung der Rechte des Vermieters)*

Die vorgeschlagene Regelung übernimmt wörtlich § 86 Absatz 3 SHSG, wonach der Mieter die Rechte des Vermieters gegenüber Dritten für den Vermieter zu sichern hat. Dies gilt vor allem für Schadenersatzansprüche, die dem Vermieter als Eigentümer des Schiffes gegen Dritte aus der Verwendung des Schiffes durch den Mieter entstehen können.

**Zum Zweiten Unterabschnitt (Zeitcharter)**

Der Zeitchartervertrag soll künftig als besonderer Vertragstyp in einem eigenen Unterabschnitt gesetzlich normiert werden. Ebenso wie der Reisefrachtvertrag wird der Zeitchartervertrag in der Praxis fast ausschließlich auf der Basis ausführlicher Formularverträge geschlossen, so dass der nachstehende Unterabschnitt nur wenige Grundsatzregelungen enthalten soll.

*Zu § 537 (Zeitchartervertrag)*

Die vorgeschlagene Vorschrift enthält die den Vertragstyp Zeitchartervertrag kennzeichnenden Rechte und Pflichten von Zeitvercharterer und Zeitcharterer. Sie ist – wie im besonderen Schuldrecht üblich – dem Abschnitt über die Zeitcharter vorangestellt.

Absatz 1 normiert die Leistungspflichten des Zeitvercharterers. Der Zeitvercharterer ist hier nach verpflichtet, dem Zeitcharterer zu dessen Verwendung ein bestimmtes Schiff mit Besatzung zur Verfügung zu stellen und mit dem Schiff Güter oder Personen zu befördern bzw. andere Leistungen zu erbringen. Durch die Formulierung „zu dessen Verwendung“ soll die Weisungsbefugnis des Zeitcharterers als das wesentliche Charakteristikum der Zeitcharter in die Vertragstypbeschreibung Eingang finden, ohne dass bereits an dieser Stelle Einzelheiten des Weisungsrechts geregelt werden.

Die vorgeschlagene Leistungsbeschreibung soll darüber hinaus klarstellen, dass der Zeitvercharterer nicht zur Dienstverschaffung verpflichtet ist. Vielmehr soll der Zeitcharterer nur seinem Vertragspartner – dem Zeitvercharterer – gegenüber zur Erteilung von Weisungen berechtigt sein. Soweit der Zeitcharterer Weisungen direkt an den Kapitän oder an die sonstige Besatzung erteilt, befolgen diese die Weisung lediglich als Erfüllungsgehilfen des Zeitvercharterers.

Absatz 2 bestimmt als wesentliche Leistungspflicht des Zeitcharterers die Verpflichtung, die vereinbarte Zeitfracht zu zahlen. Der Begriff der „Zeitfracht“ soll für die Bezeichnung des sei-

tens des Zeitcharterers geschuldeten Entgelts neu in das Seehandelsrecht eingeführt werden. Die alternativ von der Sachverständigengruppe erwogenen Begriffe „Chartermiete“ und „Fracht“ fanden keine Mehrheit, da sie als der Rechtsnatur des Zeitchartervertrags nicht entsprechend angesehen wurden. Der Begriff „Entgelt“ wurde als wenig aussagekräftig verworfen.

*Zu § 538 (Bereitstellung des Schiffes)*

Absatz 1 präzisiert die Verpflichtung des Zeitvercharterers zur Bereitstellung des Schiffes. Hiernach ist das Schiff dem Zeitcharterer zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort in einem Zustand, der einen vertragsgemäßen Gebrauch erlaubt, bereit zu stellen. Der Begriff des „Bereitstellens“ wurde gewählt, da eine Übergabe des Schiffes nicht stattfindet. Vielmehr behält der Zeitvercharterer den Besitz am Schiff, denn seiner Besatzung bleibt sowohl die Bedienung des Schiffes als auch die Ladungsfürsorge vorbehalten. Demgegenüber hat der Zeitcharterer keine tatsächliche Einwirkungsmöglichkeit auf das Schiff. Im Übrigen orientiert sich die Formulierung an § 535 Absatz 1 Satz 2 BGB.

Durch Absatz 2 wird dem Zeitcharterer ein nicht von einer Fristsetzung abhängiges Rücktrittsrecht eingeräumt, wenn der Zeitvercharterer das Schiff nicht vereinbarungsgemäß zu einem bestimmten Zeitpunkt bereitstellt. Die Regelung ist dem Fixhandelskauf des § 376 HGB und dem relativen Fixgeschäft des § 323 Absatz 2 Nummer 2 BGB nachgebildet, wobei die zeitlichen Erwartungen, die nach dem Willen der Parteien mit der Terminvereinbarung verknüpft sind, in § 538 Absatz 2 HGB-E geringer sein sollen als in den vorgenannten Vorschriften. Insbesondere muss die Einhaltung der Leistungszeit nach dem Parteiwillen nicht derart wesentlich sein, dass mit der zeitgerechten Leistung der Zeitchartervertrag stehen und fallen soll (vgl. BGH 17.01.1990, BGHZ 110, 96 zum Fixhandelskauf). Auf das Erfordernis der Fristsetzung als Rücktrittsvoraussetzung soll vielmehr immer dann verzichtet werden können, wenn das Schiff nach dem Vertrag zu einem bestimmten Termin oder innerhalb einer Frist bereit gestellt werden soll.

Die Voraussetzung, dass „offensichtlich ist, dass sie nicht erfüllt werden wird“ soll dem Zeitcharterer ein unnötiges Zuwarten ersparen, wenn bereits zu einem früheren Zeitpunkt feststeht, dass der vereinbarte Bereitstellungszeitpunkt vom Zeitvercharterer nicht eingehalten werden wird. Dies entspricht dem Rechtsgedanken des § 323 Absatz 4 BGB.

Ein Schadensersatzanspruch des Zeitcharterers soll in der Vorschrift nicht geregelt werden, da er sich bereits aus §§ 281, 280 BGB ergibt. Ferner soll darauf verzichtet werden, eine bestimmte Frist, innerhalb derer der Zeitcharterer ein Rücktrittsrecht auszuüben hat, vorzu-

sehen. Eine solche Frist soll der Vereinbarung der Parteien vorbehalten bleiben. Der Zeitvercharterer hat darüber hinaus nach § 350 BGB die Möglichkeit, den Zeitcharterer aufzufordern, sich hinsichtlich der Ausübung des Rücktrittsrechts zu erklären.

*Zu § 539 (Erhaltung des vertragsgemäßen Zustands des Schiffes)*

Die vorgeschlagene Vorschrift behandelt die Verpflichtung zur Erhaltung des Schiffes während der Dauer des Zeitchartervertrags. Der Zeitvercharterer hat nicht nur die Pflicht, das Schiff in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zur Verfügung zu stellen (§ 538 Absatz 1 HGB-E), sondern nach Satz 1 trifft ihn darüber hinaus auch die Pflicht, es in diesem Zustand während der gesamten Dauer des Vertrages zu erhalten. Die gewählte Formulierung lehnt sich an § 80 SHSG an.

Satz 2 präzisiert die Verpflichtung des Zeitvercharterers zur Erhaltung eines zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustands dahingehend, dass das Schiff insbesondere während der gesamten Dauer des Zeitchartervertrags seetüchtig und ladungstüchtig zu sein hat. Eine Definition der Begriffe „Seetüchtigkeit“ und „Ladungstüchtigkeit“ erscheint nicht erforderlich, da diese in der seehandelsrechtlichen Rechtsprechung und Literatur bereits ausreichende Konturen erhalten haben, an denen festgehalten werden soll.

*Zu § 540 (Verwendung des Schiffes)*

Absatz 1 Satz 1 enthält ein wesentliches Charakteristikum der Zeitcharter, nämlich dass der Zeitcharterer über die Verwendung des Schiffes bestimmt. Unter Verwendung des Schiffes im Sinne dieser Regelung ist die wirtschaftliche Verwendung zu verstehen, im Gegensatz zu der Führung und Bedienung des Schiffes, für die der Zeitvercharterer verantwortlich bleibt.

Satz 2 regelt den Fall, dass der Zeitcharterer im Rahmen der Verwendung des Schiffes eine Weisung erteilt, einen bestimmten Hafen oder Liegeplatz anzulaufen. Die Vorschrift stellt klar, dass er in diesem Fall nur einen sicheren Hafen oder Liegeplatz benennen darf. Bei der Bestimmung des Hafens oder Liegeplatzes muss er die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachten. Verletzt er diese Pflicht, ergeben sich die Rechtsfolgen der Haftung für dadurch verursachte Schäden aus § 547 HGB-E, im Übrigen aus den allgemeinen schuldrechtlichen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Die Schadensersatzpflicht setzt also ein Verschulden des Zeitcharterers bei der Erteilung der Weisung voraus. Sie kann durch ein Mitverschulden des Zeitvercharterers nach § 254 BGB gemindert oder sogar ausgeschlossen sein, so etwa wenn der Kapitän Kenntnis von der Unsicherheit des Hafens oder Liegeplatzes hatte oder hätte haben müssen.

Absatz 2 weist die Führung und sonstige Bedienung des Schiffes dem Verantwortungsbereich des Zeitvercharterers zu. Die Formulierung „Führung und sonstige Bedienung des Schiffes“ ist § 607 Absatz 2 Satz 1 HGB entnommen. Eine Rolle spielt die durch Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 bestimmte Aufteilung der Verantwortungsbereiche insbesondere für die Ausübung des Weisungsrechts: Das Weisungsrecht des Zeitcharterers endet jedenfalls dort, wo durch die Weisung die Sicherheit des Schiffes, der Ladung oder der Besatzung gefährdet wird.

Nach Absatz 3 ist der Zeitcharterer berechtigt, das Schiff an einen Dritten weiter zu verchartern. Eine ausdrückliche Regelung soll trotz entsprechender Übung aufgenommen werden, um Diskussionen darüber zu vermeiden, ob dem Zeitcharterer ein Recht zur Untervercharterung zusteht oder nicht.

#### *Zu § 541 (Unterrichtungspflichten)*

Die Vorschrift behandelt die wechselseitigen Unterrichtungspflichten zwischen Zeitvercharterer und Zeitcharterer. Beide sollen verpflichtet sein, sich gegenseitig über alle das Schiff und die Reisen betreffenden Umstände von Bedeutung zu unterrichten.

#### *Zu § 542 (Verladen und Löschen)*

Den Zeitcharterer trifft nach Absatz 1 die Verpflichtung, die Ladung zu laden, zu stauen, zu befestigen und zu löschen. Die Sachverständigengruppe hat davon abgesehen, eine Regelung aufzunehmen, wonach die Schiffsbesatzung den Zeitcharterer bei der Verladung der Güter unterstützt, da dies nicht der Schifffahrtspraxis entspricht.

Nach Absatz 2 hat der Zeitvercharterer dafür zu sorgen, dass die Verladung die Seetüchtigkeit des Schiffes nicht beeinträchtigt. Die Sachverständigengruppe hat zunächst erwogen, die Begriffe „Beförderungssicherheit“ und „Betriebssicherheit“ zur Abgrenzung der Verantwortungsbereiche von Zeitcharterer und Zeitvercharterer im Hinblick auf die Verladung zu verwenden. Dabei sollte mit dem Begriff der „Beförderungssicherheit“ eine Art und Weise der Verladung erfasst werden, die es dem Gut ermöglicht, die Reise unbeschadet zu überstehen. Demgegenüber sollte der Begriff der „Betriebssicherheit“ eine Verladung charakterisieren, die die Seetüchtigkeit des Schiffs nicht beeinträchtigt. Die Sachverständigengruppe hat sich letztlich jedoch dafür entschieden, dem herkömmlich im Seehandelsrecht verwendeten und inhaltlich klar umrissenen Begriff der „Seetüchtigkeit“ den Vorzug zu geben.

*Zu § 543 (Dokumente)*

Die vorgeschlagene Vorschrift begründet eine Verpflichtung des Zeitvercharterers, dafür zu sorgen, dass der Kapitän für den Zeitcharterer auf dessen Weisung Konnossemente und Seefrachtbriefe über die übernommenen Güter ausstellt. Da der Kapitän nicht selbst Partei des Zeitchartervertrags ist, kann eine unmittelbare Verpflichtung des Kapitäns zur Ausstellung von Dokumenten für den Zeitcharterer nicht vorgesehen, sondern lediglich der Umweg über eine entsprechende vertragliche Handlungspflicht des Zeitvercharterers gewählt werden.

Eine Verpflichtung des Zeitvercharterers, auf Weisung des Zeitcharterers Konnossemente im eigenen Namen auszustellen, erscheint demgegenüber zu weitgehend und entspricht auch nicht der gegenwärtigen formularvertraglichen Praxis. Das international gebräuchliche Vertragsformular für den Zeitchartervertrag „New York Produce Exchange Form“ sieht in seiner Nummer 30 lediglich vor, dass der Kapitän das Konnossement im Namen des Zeitcharterers zeichnet. Eine Zeichnung von Konnossementen durch den Zeitvercharterer im eigenen Namen ist in der seehandelsrechtlichen Praxis auch nicht üblich. Dass der Zeitcharterer ein berechtigtes Interesse an der Ausstellung eines Konnossements durch den Zeitvercharterer in dessen Namen hat, wenn er eigene Ladung befördern will, rechtfertigt als Ausnahmefall keine allgemeine gesetzliche Regelung. Es bleibt den Parteien des Zeitchartervertrags außerdem unbenommen, eine entsprechende vertragliche Vereinbarung zu treffen, wenn sie eine über den § 543 HGB-E hinausgehende Verpflichtung des Zeitvercharterers vorsehen wollen.

*Zu § 544 (Verteilung der Kosten)*

Der vorgeschlagene Absatz 1 enthält den Grundsatz, dass der Zeitvercharterer die laufenden Kosten des Schiffsbetriebs zu tragen hat. Zum besseren Verständnis und zur leichteren Handhabbarkeit der Vorschrift werden einige typische im Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb entstehende Kosten beispielhaft aufgezählt, nämlich die Kosten der Besatzung, der Ausrüstung, der Unterhaltung und der Versicherung des Schiffes.

Demgegenüber bestimmt Absatz 2 Satz 1, dass der Zeitcharterer die Kosten für den erforderlichen Schiffstreibstoff handelsüblicher Qualität zu tragen hat. Nach Satz 2 entfallen auf den Zeitcharterer außerdem die beförderungsbedingten Aufwendungen, von denen beispielhaft Hafengebühren, Lotsengelder, Schlepperhilfen und „Prämien für eine weiter gehende Versicherung des Schiffes“ genannt sind. Die letzte Formulierung soll klarstellen, dass zwar die allgemeinen Versicherungsprämien vom Zeitvercharterer getragen werden müssen, der

Zeitcharterer aber etwa bei fehlender vertraglicher Regelung des Einsatzgebietes des Schiffes für den Abschluss und die Kosten einer Versicherung für besondere Gefahren eintreten muss. Dies ist sachgerecht, da der Zeitvercharterer mangels Kenntnis des konkreten Einsatzgebiets und der besonderen Gefahren, denen das Schiff ausgesetzt ist, nicht in der Lage ist, für eine angemessene Versicherungsdeckung zu sorgen.

#### *Zu § 545 (Zeitfracht)*

Absatz 1 bestimmt, dass die Zeitfracht halbmonatlich im Voraus zu zahlen ist und spiegelt damit eine international übliche seehandelsrechtliche Praxis wieder. Gegen eine – möglicherweise einfacher handhabbare – monatliche Zahlungsweise spricht, dass diese eine unangemessen hohe finanzielle Belastung des Zeitcharterers darstellt. Der Begriff „halbmonatlich“ ist in § 189 BGB definiert.

Nach Absatz 2 Satz 1 entfällt die Verpflichtung zur Zahlung von Zeitfracht, wenn das Schiff aus Gründen, die dem Risikobereich des Zeitvercharterers zuzurechnen sind, dem Zeitcharterer nicht zur Verfügung steht, sog. „Off-Hire“. Hierunter fallen insbesondere, aber nicht nur, Mängel des Schiffs. Für die Bestimmung des Risikobereichs des Zeitvercharterers gibt auch die für das Weisungsrecht geltende Abgrenzung der Verantwortungsbereiche zwischen Zeitvercharterer und Zeitcharterer einen Anhalt, wonach alle Umstände dem Risikobereich des Zeitvercharterers zuzuordnen sind, die die Führung und Bedienung des Schiffes betreffen.

Satz 2 bestimmt schließlich, dass eine herabgesetzte Zeitfracht zu zahlen ist, wenn die vertragsgemäße Verwendung des Schiffes gemindert ist. Die Regelung orientiert sich an der Bestimmung über die Mietminderung bei Sach- und Rechtsmängeln in § 536 BGB.

#### *Zu § 546 (Pfandrecht)*

Dem Zeitvercharterer soll durch die gesetzliche Neuregelung ein Pfandrecht als Sicherungsmittel eingeräumt werden, um künftig Diskussionen über die Geltung der Vorschriften des Vermieterpfandrechts im Rahmen des Zeitchartervertrags zu vermeiden. Darüber hinaus soll die Möglichkeit geschaffen werden, ein Pfandrecht des Zeitvercharterers an Unterfrachtforderungen des Zeitcharterers zu vereinbaren, ohne dass die Verpfändung dem Schuldner der Unterfrachtforderung angezeigt werden muss. Dies erfordert eine ausdrückliche gesetzliche Regelung, da nach § 1280 BGB die Verpfändungsanzeige unabdingbare Wirksamkeitsvoraussetzung für die Entstehung eines Pfandrechts ist (vgl. BGH 11.12.1997, BGHZ 137, 267, 278).

Absatz 1 statuiert den Grundsatz, dass der Zeitvercharterer wegen der fälligen Zeitfracht ein Pfandrecht an den an Bord befindlichen, im Eigentum des Zeitcharterers stehenden Sache hat. Ausdrücklich von dem Pfandrecht erfasst ist auch der Treibstoff.

Absatz 2 Satz 1 erstreckt das Pfandrecht des Zeitvercharterers auf Forderungen des Zeitcharterers aus Fracht- und Unterzeitcharterverträgen über das vercharterte Schiff.

In Abweichung von den §§ 1280 bis 1282 BGB bestimmt Satz 2, dass der Schuldner nach Verpfändungsanzeige nur an den Zeitvercharterer und Zeitcharterer gemeinschaftlich leisten oder für beide hinterlegen kann. Diese Regelung impliziert, dass das Pfandrecht des Zeitvercharterers – anders als in § 1280 BGB vorgesehen – auch schon vor der Verpfändungsanzeige an den Schuldner zur Entstehung gelangt.

#### *Zu § 547 (Schadensersatz)*

Die Vorschrift enthält eine Sonderregelung für Schadensersatzansprüche. Sie verweist insoweit auf das allgemeine Leistungsstörungsrecht des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Die Regelung erscheint erforderlich, obgleich das allgemeine Schadensersatzrecht des Bürgerlichen Gesetzbuchs auch ohne ausdrückliche Verweisung anwendbar wäre (Artikel 2 EGHGB). Denn ohne die Verweisung auf das allgemeine Schadensersatzrecht bestünde die Gefahr, dass im Hinblick auf die dahingehende Unsicherheit nach geltendem Recht nicht das allgemeine Schadensersatzrecht, sondern dasjenige besonderer Schuldverhältnisse, etwa des Mietrechts, angewendet werden würde.

#### *Zu § 548 (Zurückbehaltungsrecht)*

Die vorgeschlagene Vorschrift räumt dem Zeitvercharterer ein Zurückbehaltungsrecht ein, wenn der Zeitcharterer mit der Zahlung der Zeitfracht in Verzug ist. Er ist in diesem Fall zur Erbringung der aus dem Zeitchartervertrag geschuldeten Leistung nur Zug um Zug gegen Zahlung der Zeitfracht verpflichtet. Die Vorschrift stellt klar, dass unter die geschuldete Leistung auch die Aufnahme von Ladung und die Ausstellung von Konnossementen fallen. Vorbild der Regelung ist Artikel 391 Absatz 2 des norwegischen Seehandlungsgesetzbuchs. Ziel der Regelung ist, im Fall des Auftretens von Leistungsstörungen flexible Reaktionsmöglichkeiten unterhalb der Schwelle einer Kündigung bereitzustellen.

Das spezielle Zurückbehaltungsrecht des § 548 HGB-E weicht in seinen Voraussetzungen allerdings von den allgemeinen Zurückbehaltungsrechten des § 273 BGB bzw. § 369 HGB insofern ab, als es erst bei Verzug des Zeitcharterers eingreift. Es schließt als *lex specialis* in

seinem Anwendungsbereich den Rückgriff auf die allgemeinen Zurückbehaltungsrechte der §§ 273 BGB, 369 HGB aus. Der Zeitvercharterer kann mithin nur im Fall des Verzugs des Zeitcharterers die von ihm geschuldeten Leistungen aus dem Zeitchartervertrag verweigern.

#### *Zu § 549 (Kündigung)*

Absatz 1 räumt dem Zeitvercharterer das Recht ein, im Falle des Verzugs des Zeitcharterers mit der Zahlung von mehr als einer Monatsrate den Zeitchartervertrag mit einer Kündigungsfrist von sieben Tagen zu kündigen. Eine Anzeige der Kündigungsabsicht bzw. Abmahnung – wie etwa in § 314 Absatz 2 Satz 1 BGB – ist nicht Voraussetzung eines Kündigungsrechts. Aus der verwendeten Formulierung „Zahlung von mehr als einer Monatsrate“ geht zudem hervor, dass lediglich die Höhe des rückständigen Betrags maßgeblich sein soll. Unerheblich ist, ob die vereinbarte Zeitfracht an zwei aufeinanderfolgenden halbmonatlichen Zahlungsterminen insgesamt nicht bezahlt wurde oder ob sich der eine monatliche Zeitfracht übersteigende Rückstand im Laufe mehrerer Zahlungstermine in kleineren Beträgen angesammelt hat.

Ein Kündigungsrecht des Zeitcharterers ist in Absatz 2 normiert. Hiernach kann der Zeitcharterer den Vertrag mit einer dreitägigen Kündigungsfrist kündigen, wenn ihm das Schiff länger als vierzehn Tage infolge von Mängeln oder aus Gründen, die dem Risikobereich des Zeitvercharterers zuzurechnen sind, nicht zur Verfügung steht.

Absatz 3 stellt klar, dass neben den besonderen Kündigungsrechten der vorstehenden Absätze das allgemeine Kündigungsrecht des § 314 BGB aus wichtigem Grund Anwendung finden soll.

#### *Zu § 550 (Rückgabe des Schiffes)*

Da gerade im Seeverkehr erhebliche Strecken zurückgelegt werden, kommt der Bestimmung des Rückgabeortes des Schiffes eine wesentliche Bedeutung zu, die die Schaffung einer eigenständigen Regelung für den Zeitchartervertrag rechtfertigt.

Absatz 1 enthält den Grundsatz, dass der Zeitcharterer das Schiff nach Ablauf der vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort zurückzugeben hat. Der Begriff der „Rückgabe“ soll hier nicht im technischen Sinne verstanden werden, sondern vielmehr den Gegenbegriff zu dem in § 538 HGB-E verwendeten Begriff der „Bereitstellung“ bilden.



Abweichend hiervon bestimmt allerdings Absatz 2, dass im Falle der Vertragsbeendigung durch Kündigung das Schiff an dem Ort zurückzugeben ist, wo es sich zum Zeitpunkt des Eintritts der Kündigungswirkung befindet. Im Fall der Kündigung erscheint eine Pflicht zur Rückgabe des Schiffes am ursprünglich vereinbarten Ort nicht sachgerecht, da dieser unter Umständen mit erheblichen Zeit- und Kostenaufwand angefahren werden muss, obwohl der Vertragszweck nicht mehr erreicht werden kann. Ein Festhalten am ursprünglich vereinbarten Rückgabeort widerspräche dem allgemeinen Rechtsgedanken der Schadensminderungspflicht (§ 254 BGB).

Hat eine Partei den Kündigungsgrund zu vertreten, ist sie der anderen Partei nach Absatz 3 zum Ersatz des hierdurch entstehenden Schadens verpflichtet. Auf der Grundlage dieses Schadensersatzanspruchs kann etwa der Zeitvercharterer gegenüber dem Zeitcharterer die Kosten der Rückschaffung des Schiffes an den vertraglich vereinbarten Ort geltend machen, wenn der Zeitcharterer durch sein Verhalten Anlass zur Kündigung gegeben hat.

Auf die Normierung einer Fürsorgepflicht des Zeitvercharterers für die an Bord befindliche Ladung nach Beendigung des Zeitchartervertrages durch Kündigung – ein Rechtsgedanke, der sich im geltenden Recht etwa in § 634 Absatz 7 HGB findet – wurde verzichtet. Der Zeitvercharterer haftet ohnehin aus §§ 823, 987 ff. BGB für Eigentumsverletzungen, so dass eine Regelung der nachvertraglichen Fürsorgepflicht für die Ladung nicht erforderlich ist.

#### *Zu § 551 (Veräußerung des Schiffes)*

Die vorgeschlagene Regelung soll in Anlehnung an §§ 566, 578a BGB aufgenommen werden. Ihr Zweck ist es, die Interessen des Zeitcharterers im Fall der Veräußerung des Schiffes zu schützen.

Nach Absatz 1 tritt der Erwerber des Schiffes kraft Gesetzes anstelle des Zeitvercharterers in den Zeitchartervertrag ein, wenn die Veräußerung erfolgt, nachdem das Schiff dem Zeitcharterer zur Verfügung gestellt worden ist. Der Zeitvercharterer scheidet damit nach Übergang des Eigentums an dem Schiff auf den Erwerber aus dem Zeitchartervertrag aus, wobei seine Haftung nach Maßgabe des Absatzes 2 fort dauert. Aus der Formulierung „... tritt der Erwerber in die sich während der Dauer seines Eigentums aus dem Zeitchartervertrag ergebenden Rechte und Pflichten ein“ wird deutlich, dass der Erwerber nicht in solche Ansprüche eintritt, die vor der Veräußerung entstanden und fällig geworden sind. Für diese haftet nach wie vor nur der (ursprüngliche) Zeitvercharterer.

Absatz 2 Satz 1 begründet – wie § 566 Absatz 2 BGB – zum Schutz des Zeitcharterers eine gesetzliche Mithaftung des Zeitvercharterers, wenn der Erwerber die aus dem Zeitchartervertrag übernommenen Pflichten nicht erfüllt. Der Zeitvercharterer haftet wie ein Bürge, der auf die Einrede der Vorausklage verzichtet hat.

Satz 2 enthält eine zeitliche Begrenzung der gesetzlichen Mithaftung. Nach Mitteilung des Eigentumsübergangs durch den Zeitvercharterer haftet dieser nur bis zu dem Zeitpunkt, in dem der Zeitcharterer den Vertrag hätte kündigen können. Dies entspricht § 566 Absatz 2 Satz 2 BGB und ist sachlich gerechtfertigt: Der Zeitcharterer soll lediglich vor Nachteilen geschützt werden, die damit verbunden sind, dass er durch die Veräußerung des Schiffs mit dem Erwerber einen von ihm nicht ausgewählten Vertragspartner erhält. Ein solcher Schutz ist nicht mehr erforderlich, wenn er sich trotz Bestehens einer Kündigungsmöglichkeit dafür entscheidet, den Zeitchartervertrag mit dem Erwerber fortzusetzen.

### **Zum Vierten Abschnitt (Schiffsnotlagen)**

In dem Vierten Abschnitt „Schiffsnotlagen“ sollen die Vorschriften über Schiffszusammenstöße, Bergung und Große Haverei wegen ihrer inhaltlichen Nähe zusammengefasst werden, wobei jedem der genannten Regelungsbereiche ein eigener Unterabschnitt gewidmet werden soll.

### **Zum Ersten Unterabschnitt (Schiffszusammenstoß)**

Vorschriften über den Zusammenstoß von Schiffen finden sich im geltenden Recht in den §§ 734 bis 739 HGB sowie in dem Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23.09.1910 (im Folgenden „IÜZ 1910“). Beide Regelungskomplexe sollen bei dem nachfolgenden Regelungsvorschlag berücksichtigt werden. Auf eine ausdrückliche Regelung über den Gerichtsstand (§ 738 HGB) wurde im Hinblick auf das internationale Übereinkommen von 1952 über die zivilrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen, auf das § 602 HGB-E verweist, verzichtet.

#### *Zu § 552 (Haftungsgrundsatz)*

Die Vorschrift sieht – wie § 735 HGB, Artikel 3 IÜZ 1910 – eine grundsätzliche Verschuldenshaftung des Reeders des Schiffes vor, das den Schiffszusammenstoß verursacht hat. Der Reeder haftet in diesem Fall für den Schaden an dem anderen Schiff sowie an den an Bord des anderen Schiffes befindlichen Personen und Sachen. Da das Verschulden des

Reeders Tatbestandsvoraussetzung ist, obliegt der Verschuldensnachweis demjenigen, der einen Schadensersatzanspruch gegenüber dem Reeder geltend macht.

Abweichend von § 735 HGB spricht die Vorschrift von einem Verschulden des Reeders, nicht der Besatzung. Für ein Verschulden der Besatzung haftet der Reeder nach § 480 HGB-E.

Eine Übernahme des § 734 HGB bzw. des Artikels 2 IÜZ 1910, wonach ein Schiffszusammenstoß, der durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist, keine Schadensersatzansprüche begründet, ist angesichts der Regelung des § 552 HGB-E entbehrlich, da das Vorliegen höherer Gewalt naturgemäß ein Verschulden ausschließt.

#### *Zu § 553 (Beiderseitiges Verschulden)*

Die vorgeschlagene Vorschrift entspricht § 736 HGB und Artikel 4 IÜZ 1910.

Absatz 1 Satz 1 regelt den Fall, dass der Zusammenstoß von den Reedern mehrerer beteiligter Schiffe verschuldet ist. Er ordnet an, dass die betroffenen Reeder in diesem Fall anteilig für Schäden am Schiff und an den an Bord befindlichen Sachen im Verhältnis ihrer jeweiligen Verschuldensanteile haften. Lässt sich ein solches Verhältnis nicht feststellen, bestimmt Satz 2, dass die beteiligten Reeder zu gleichen Teilen haften.

Absatz 2 Satz 1 enthält eine Sonderregelung für Personenschäden: Die verantwortlichen Reeder sollen für Schäden, die durch den Tod oder die Körperverletzung einer an Bord befindlichen Person entsteht, als Gesamtschuldner haften. Dadurch wird gleichzeitig deutlich, dass die Haftung nach Absatz 1 keine Gesamtschuld der beteiligten Reeder begründet. Die Regelung weicht mithin von § 840 Absatz 1 BGB ab.

Satz 2 betrifft das Innenverhältnis der haftenden Reeder untereinander. Der Umfang der jeweiligen Haftung im Innenverhältnis bestimmt sich danach anhand der nach Maßgabe des Absatzes 1 zu ermittelnden Verschuldensanteile. Die Vorschrift enthält eine von dem Verteilungsmaßstab des § 426 Absatz 1 Satz 1 BGB abweichende gesetzliche Bestimmung.

Auf eine Übernahme des § 737 HGB wurde verzichtet, da ein praktisches Bedürfnis für eine solche Regelung nicht festgestellt werden konnte.

### *Zu § 554 (Fernschädigung)*

Die Vorschrift bestimmt, dass die Haftungsgrundsätze der §§ 552, 553 HGB-E auch dann Anwendung finden, wenn ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeobachtung einer Schifffahrsregel einem anderen Schiff oder den an dessen Bord befindlichen Sachen oder Personen einen Schaden zufügt, ohne dass ein Zusammenstoß stattfindet. Sie stimmt mit § 738c HGB und Artikel 13 IÜZ 1910 überein.

### *Zu § 555 (Beteiligung eines Binnenschiffs)*

Unter Übernahme der Regelung des § 739 HGB bzw. des Artikels 1 IÜZ 1910 sollen die §§ 550 bis 552 HGB auch gelten, wenn an dem Zusammenstoß ein Binnenschiff beteiligt ist.

### **Zum Zweiten Unterabschnitt (Bergung)**

Die Vorschriften des Achten Abschnitts des Fünften Buches des HGB wurden mit einer Ausnahme unverändert übernommen, weil sie bereits durch das Dritte Seerechtsänderungsgesetz zur Umsetzung des Bergungsübereinkommens von 1989 modernisiert wurden.

Lediglich § 569 Absatz 4 Satz 2 HGB-E, der § 753 Absatz 4 Satz 2 HGB übernimmt, wurde wegen der Streichung des § 512 HGB, auf den § 753 Absatz 4 Satz 2 HGB Bezug nimmt, umformuliert.

### **Zum Dritten Unterabschnitt (Große Haverei)**

Das Rechtsinstitut der Großen Haverei leitet aus der Gefahrengemeinschaft der am Schiffsbetrieb wirtschaftlich Beteiligten eine Haftungsgemeinschaft für die anlässlich der Rettung aus einer gemeinsamen Gefahr entstandenen Schäden und Aufwendungen ab.

Vorschriften über die Große Haverei finden sich im geltenden Recht in §§ 700 bis 733, 615, 663 Absatz 1 HGB sowie über das mit der Großen Haverei im Zusammenhang stehende Dispatcheverfahren in §§ 728, 729 HGB, §§ 145, 146, 149 bis 158 FGG. Diese materiellen Vorschriften des HGB werden allerdings nur sehr selten angewendet, da in der Praxis nahezu durchgängig in den nationalen und internationalen Seefrachtverträgen die Geltung der York-Antwerp-Regeln (im Folgenden „YAR“) vereinbart wird. Bei den YAR handelt es sich um internationale Bedingungen für die Verteilung der Kosten auf Schiff und Ladung bei Aufwendungen für Rettung aus gemeinsamer Gefahr, die im Rahmen des CMI (Comité Maritime International) entwickelt wurden. Es gibt verschiedene Fassungen der YAR, wobei überwie-

gend die YAR 1994 oder die älteren YAR 1974 vereinbart werden, während sich die überarbeitete Version YAR 2004 bisher nicht international durchsetzen konnte.

Vor diesem Hintergrund soll im deutschen Recht zwar ein gesetzlicher Rahmen für die Große Haverei beibehalten werden. Es erscheint jedoch ausreichend, eine gegenüber der heutigen Fassung deutlich verschlankte und auf wenige Grundprinzipien beschränkte gesetzliche Regelung beizubehalten. Für eine eigenständige deutsche gesetzliche Regelung spricht, dass es – wenn auch selten – Fälle gibt, in denen die YAR nicht vereinbart sind. Darüber hinaus enthalten die YAR Lücken, was sich in der vielfach in Konnossementen enthaltenen Vereinbarung, dass ergänzend deutsches Recht angewendet werden soll, widerspiegelt. Diese Lücken der YAR sollen durch eine gesetzliche Regelung ausgefüllt werden. Die gegenwärtigen gesetzlichen Regelungen sollen andererseits an die moderneren YAR angeglichen werden.

Gänzlich entfallen sollen die Rechtsinstitute bzw. Rechtsbegriffe der Besonderen Haverei (§§ 701, 704, 705, 707 HGB), der Uneigentlichen Haverei (§§ 635, 732, 733 HGB) sowie der Kleinen Haverei (§ 621 Absatz 2 HGB), die in der Praxis nur noch eine geringe Rolle spielen. Insbesondere das Rechtsinstitut der Besonderen Haverei, das alle durch einen Unfall verursachten Schäden und Kosten erfasst, die nicht unter die Große Haverei fallen, und hierfür bestimmt, dass der Sacheigentümer diese trägt (§ 701 HGB), ist entbehrlich, da sich seine Rechtsfolgen ebenso aus der Anwendung allgemeiner zivilrechtlicher Grundsätze ergibt. Der Begriff der „Besonderen Haverei“ bringt keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn.

#### *Zu § 571 (Begriff)*

Systematisch soll den Vorschriften über die Große Haverei in § 571 HGB-E eine gesetzliche Definition der Großen Haverei vorangestellt werden, die den geltenden § 700 Absatz 1 HGB in der Sache nicht ändert, wohl aber sprachlich modernisiert und vereinfacht. Der Begriff der „Großen Haverei“ bezeichnet hiernach die vorsätzliche Beschädigung oder Aufopferung des Schiffs, des Treibstoffs oder der Ladung sowie die Aufwendung von Vermögen zur Errettung des Schiffs, des Treibstoffs oder der Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr, wobei beides auf Anordnung des Kapitäns zu erfolgen hat. Im Rahmen der Großen Haverei entstandene Schäden und Aufwendungen sollen nach der Grundregel des § 571 HGB-E von den Beitragspflichtigen (vgl. § 573 Absatz 1 HGB-E) gemeinschaftlich getragen werden.

Die vorgeschlagene Vorschrift weicht insofern von § 700 Absatz 1 HGB ab, als nunmehr der Treibstoff ausdrücklich dem Schiff und der Ladung gleichgestellt wird. Dies ist sachgerecht, da es sich bei dem Treibstoff ebenfalls um einen erheblichen, im Zusammenhang mit dem

Schiffsbetrieb stehenden wirtschaftlichen Wert handelt. Unter den Begriff „Treibstoff“ fällt ausschließlich der Treibstoff, der dem Betrieb des Schiffs dient, und nicht etwa Treibstoff, der als Ladung vom Schiff befördert wird. Letzterer ist durch den Begriff „Ladung“ erfasst, der neben den beförderten Gütern auch deren Transportbehälter, z. B. Container, einbezieht.

Abweichend von § 703 HGB soll für die Entstehung der Haftungsgemeinschaft im Rahmen der Großen Haverei außerdem genügen, wenn lediglich ein haftender Gegenstand gerettet wird. Es kommt in der Praxis durchaus vor, dass zwar nicht das Schiff, wohl aber Ladung und Treibstoff verschiedener Beteiligter gerettet werden. Es ist angemessen, auch diese Fälle als Gefahrgemeinschaft einzuordnen, die nach den Regeln der Großen Haverei zu behandeln sind.

Der in § 700 Absatz 1 HGB verwendete Begriff der „Schäden“ soll – sprachlich präziser – durch die Begriffe „beschädigt“ und „aufgeopfert“ ersetzt werden, wobei letzterer den Fall des Verlusts der eingesetzten Sache meint. Eine inhaltliche Änderung ist hiermit nicht verbunden, da der Begriff der „Schäden“ nach Sinn und Zweck der Regelungen auch schon bisher dahingehend ausgelegt werden musste, dass er auch den vollständigen Verlust der eingesetzten Sache erfasst. Die Differenzierung zwischen Beschädigung und Aufopferung findet sich im geltenden Recht in den nachfolgenden §§ 711 f. HGB.

Es erscheint geboten, in Anlehnung an § 700 Absatz 1 HGB eine Anordnung der Havarie-maßnahme durch den Kapitän zu verlangen. Hierdurch wird gesetzlich klargestellt, dass ein eigenmächtiges Eingreifen von Besatzungsmitgliedern oder Interessenten gerade nicht unter den Begriff der Großen Haverei fallen soll. So ist etwa eine Maßnahme, die auf Veranlassung eines Ladungsbeteiligten allein in dessen Interesse vorgenommen wird, um in jedem Fall zunächst die Ladung in Sicherheit zu bringen, nicht als Große Haverei anzusehen (BGH 20.06.1952, BGHZ 6, 328).

Entfallen soll die beispielhafte – sprachlich vielfach veraltete – Aufzählung der Fälle der Großen Haverei in § 706 HGB. Ob ein Fall der Großen Haverei vorliegt soll künftig allein anhand der abstrakten Definition bestimmt werden.

#### *Zu § 572 (Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten)*

Gegenstand der Vorschrift ist das Verhältnis der Bestimmungen über die Große Haverei zu einer etwaigen Verschuldenshaftung der Beteiligten.

Nach Absatz 1 Satz 1 steht das Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten der Anwendung der Vorschriften über die Große Haverei nicht im Weg. Allerdings kann derjenige, dem Verschulden zur Last fällt, nach Satz 2 wegen des ihm entstandenen Schadens keine Vergütung verlangen. Die Regelung entspricht § 702 Absatz 1 und Absatz 2 Halbsatz 1 HGB.

Absatz 2 nimmt den Rechtsgedanken des § 702 Absatz 2 Halbsatz 2 HGB auf, dass die Anwendung der Vorschriften über die Große Haverei Schadensersatzansprüche der Beteiligten nicht ausschließt.

#### *Zu § 573 (Bemessung der Vergütung)*

Die Vorschrift gibt die Grundsätze der Berechnung der Vergütung vor, die ein Beteiligter im Rahmen der Großen Haverei verlangen kann. Abweichend vom geltenden Recht sollen diese für die verschiedenen betroffenen Positionen – Schiff, Zubehör, Treibstoff, Ladung und Fracht – in einer Regelung zusammengefasst und erheblich vereinfacht werden.

Absatz 1 erklärt im Fall der Aufopferung des Schiffs, des Zubehörs, des Treibstoffs und der Ladung den Verkehrswert, den die Sache im Bestimmungshafen gehabt hätte, für maßgeblich. Die Regelung orientiert sich an § 711 Absatz 1 HGB, wobei dieser freilich nur für aufgeopferte Güter gilt, da der Totalverlust des Schiffs wegen § 703 HGB eine Havereiverteilung ausschließt. Eine Erstreckung dieser Regelung auf den Fall des Schiffsverlusts erscheint aber sachgerecht.

Nach Absatz 2 Satz 1 soll sich die Vergütung für die Beschädigung des Schiffs, des Zubehörs, des Treibstoffs und der Ladung – in Anlehnung an Regel 18 Buchstabe b YAR 1994 – nach dem Wertverlust bemessen, den die Sache durch die Große Haverei erlitten hat. Dabei soll nach Satz 2 der Verkehrswert, den die Sache im Bestimmungshafen hat, zugrunde gelegt werden. Die Regelung ersetzt und vereinfacht die §§ 710, 712 HGB, indem die dort vorgesehenen differenzierten Regelungen auf eine allgemeine Grundsatzregelung zurückgeführt werden.

Absatz 3 bestimmt, dass die Vergütung für entgangene Fracht dem Betrag entspricht, der dem Verfrachter infolge der Großen Haverei nicht geschuldet ist. Dies entspricht § 715 HGB.

Absatz 4 ergänzt die Vergütungsregeln der vorangehenden Absätze um zwei widerlegliche gesetzliche Vermutungen, die die Ermittlung der anzusetzenden Vergütung erleichtern sollen.

Satz 1 enthält die Vermutung, dass bei Reparatur der betroffenen Sachen nach dem Haverfall die Reparaturkosten dem nach Absatz 2 maßgeblichen Wertverlust entsprechen. Unmittelbares Vorbild dieser Regelung ist § 429 Absatz 2 Satz 2 HGB. Hervorzuheben ist aber, dass auch Regel 18 Buchstabe a der YAR 1994 die Vergütung auf der Grundlage der Reparaturkosten berechnet, wenn die beschädigte Sache repariert wird.

Eine weitere – § 429 Absatz 3 Satz 2 HGB entsprechende – Vermutungsregel enthält Satz 2: Danach wird im Fall des Verkauf von zur Ladung gehörendem Gut unmittelbar vor Übernahme zur Beförderung vermutet, dass der Kaufpreis abzüglich etwaiger darin enthaltener Beförderungskosten den Verkehrswert des Gutes darstellt.

#### *Zu § 574 (Pflicht zur Beitragszahlung)*

Absatz 1 Satz 1 regelt, welche Beteiligten generell zur Großen Haverei beizutragen haben. Beitragspflichtig sind einerseits die Eigentümer des Schiffs und – abweichend vom gegenwärtigen Recht – des Treibstoffs. Hierbei handelt es sich nicht um eine dingliche Haftung, vielmehr wird der jeweilige Eigentümer persönlich verpflichtet. Andererseits wird eine Beitragspflicht für diejenigen normiert, die die Gefahr tragen, dass die Ladung oder die Frachtforderung untergeht. Auch hier wird das geltende Recht jedenfalls teilweise modifiziert: Die Einbeziehung in die Haftungsgemeinschaft der Großen Haverei soll bei Fracht und Ladung künftig grundsätzlich nicht mehr von der formalen Rechtsstellung, sondern von der Zuweisung des wirtschaftlichen Risikos abhängen. Diese Erwägung findet sich im geltenden Recht lediglich in § 725 Absatz 2 Satz 2 HGB für die Fracht. Dass bei einem Abstellen auf die Sach- bzw. Leistungsgefahr die schuldrechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten zu berücksichtigen sind, lässt die Ermittlung des Beitragspflichtigen nur vordergründig schwieriger erscheinen. Gerade bei den komplexen Fällen mit Auslandsbezug ist es infolge des international geltenden kollisionsrechtlichen Prinzips der „lex rei sitae“ regelmäßig erheblich anspruchsvoller, die Eigentumsverhältnisse festzustellen, als anhand der üblicherweise mit einer wirksamen Rechtswahlklausel versehenen Vertragsverhältnisse die Gefahrtragung zu ermitteln.

Satz 2 präzisiert, dass es auf das Eigentum oder die Gefahrtragung im Zeitpunkt des Haverfalls ankommt. Dies erscheint sachgerechter als die gegenwärtige Regelung in § 725 Absatz 1 Satz 2 HGB, wonach das Eigentum im Zeitpunkt des Beginns der Löschung am Ende der Reise maßgeblich sein soll.

In Satz 3 erfolgt die Klarstellung, dass die Schiffsbesatzung und Reisende nicht zur Großen Haverei beitragen. Dies entspricht § 723 Absatz 1 Nummer 2 und 3 HGB.



Gegenstand des Absatzes 3 ist eine auch im geltenden Recht (§ 725 Absatz 3 HGB) enthaltene Haftungsbegrenzung. Die Haftung der Beitragspflichtigen beschränkt sich auf den Wert des geretteten Gegenstands, der die Beitragspflicht auslöst, zuzüglich der dem Beitragspflichtigen im Rahmen der Großen Haverei zustehenden Vergütung für die Beschädigung oder Aufopferung dieses Gegenstands. Auch aus der Haftungsbeschränkung wird der Rechtsgedanke der Gefahrengemeinschaft deutlich: Verbunden sein sollen die wirtschaftliche Schicksale der gemeinsam von den Beitragspflichtigen zur Durchführung der Seereise eingesetzten Gegenstände, aber auch nur diese. Das sonstige Vermögen der Beitragspflichtigen soll von der Großen Haverei unberührt bleiben.

*Zu § 575 (Bemessung des Beitrags)*

Auch bei den Regeln der Beitragsbemessung soll dem Ansatz gefolgt werden, für alle von der Großen Haverei betroffenen Gegenstände eine gemeinsame, einfach strukturierte Grundsatznorm zu schaffen.

Satz 1 sieht – in inhaltlicher Übereinstimmung mit § 716 HGB – vor, dass sich die Beitragshöhe nach dem Verhältnis des Wertes der Gegenstände bestimmt, die sich in gemeinsamer Gefahr befanden.

Nach Satz 2 soll für Schiff, Treibstoff und Ladung der Verkehrswert am Ende der Reise zuzüglich einer im Rahmen der Großen Haverei anfallenden Vergütung maßgeblich sein. Damit ist die Regelung deutlich einfacher gehalten als die gegenwärtigen §§ 717 bis 720 HGB, ohne jedoch von den dortigen haftungsrechtlichen Grundentscheidungen abzuweichen. Insbesondere soll es weiterhin auf den Wert des jeweiligen Gegenstand am Ende der Reise ankommen, um sicherzustellen, dass Partikularschäden der Gegenstände, die nicht im Zusammenhang mit der Großen Haverei stehen, beitragsmindernd berücksichtigt werden. Dies entspricht auch Artikel 17 der YAR 1994.

Der Wert der Frachtforderung bemisst sich nach Satz 3 anhand ihres Bruttobetrag zuzüglich einer etwaigen Vergütung in Großer Haverei. Damit soll die bisher geltende Regelung, dass die Fracht nur zu zwei Dritteln zu berücksichtigen ist, aufgegeben werden, da Gründe, die eine derartige Sonderbehandlung der Fracht rechtfertigen, nicht ersichtlich sind.

*Zu § 576 (Schiffsgläubigerrecht)*

Die Regelung sieht in Übernahme des § 726 HGB vor, den Vergütungsberechtigten wegen der vom Schiffseigentümer und vom Frachtgläubiger zu entrichtenden Beiträge ein Schiffs-

gläubigerrecht einzuräumen. Auf eine zusätzliche Sicherung der Vergütungsberechtigten im Hinblick auf die vom Eigentümer des Schiffs zu leistenden Beiträge durch Normierung einer Verpflichtung zur Sicherheitsleistung entsprechend § 730 HGB wurde demgegenüber verzichtet, da das Schiffsgläubigerrecht eine ausreichende Sicherheit bietet.

*Zu § 577 (Pfandrecht. Nichtauslieferung)*

Die Vorschrift fasst § 726 Absatz 2 sowie die §§ 726a und 731 HGB vereinfacht zusammen, ohne dort getroffene rechtliche Grundentscheidungen aufzugeben.

Absatz 1 Satz 1 entspricht § 726 Absatz 2 HGB. Vergütungsforderungen gegen die Eigentümer der Ladung und des Treibstoffs werden durch Pfandrechte an diesen Sachen gesichert.

Nach Satz 2 kommt dem Pfandrecht der Vergütungsberechtigten Vorrang gegenüber allen anderen an den Pfandsachen begründeten Pfandrechten zu, auch wenn diese früher entstanden sind. Eine inhaltsgleiche Regelung findet sich in § 726a Absatz 1 HGB.

Absatz 2 übernimmt mit geringfügigen sprachlichen Änderungen § 726a Absatz 2 HGB und betrifft das Verhältnis der Pfandrechte wegen Vergütungsforderungen in Großer Haverei untereinander sowie ihr Verhältnis zu Pfandrechten wegen Bergung.

Satz 1 sieht vor, dass bei Bestehen mehrerer Pfandrechte wegen Vergütungsforderungen in Großer Haverei das Pfandrecht für die später entstandene Forderung Vorrang vor demjenigen für die früher entstandene Forderung hat. Pfandrechte für gleichzeitig entstandene Forderungen sind nach Satz 2 gleichberechtigt. Für den Zeitpunkt der Forderungsentstehung verweist Satz 3 auf § 586 Absatz 3 HGB-E, wonach bei der Großen Haverei auf den Haveireifall, bei der Bergung auf die Beendigung der Bergungsmaßnahme und bei Wrackbeseitigung auf die Beendigung der Wrackbeseitigung abzustellen ist. Satz 4 erklärt diese Grundsätze auch im Verhältnis zu einem wegen desselben Ereignisses begründeten Pfandrechts wegen Bergung maßgeblich.

Absatz 3 entspricht § 726a Absatz 3 HGB. Die vorgenannten Pfandrechte sollen mithin, so Satz 1, nach einem Jahr seit der Entstehung der Forderung erlöschen. Eine Ausnahme hiervon sieht der § 759 Absatz 2 HGB nachgebildete § 583 Absatz 2 HGB-E für den Fall der Einleitung der Zwangsvollstreckung durch den Pfandgläubiger vor, auf den Satz 2 der Vorschrift verweist.

Absatz 4 Satz 1 bestimmt, dass die Befriedigung der Vergütungsberechtigten aus dem Pfandrecht nach den für den Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften erfolgt. In Anlehnung an § 731 Absatz 2 Satz 1 HGB sieht Satz 2 vor, dass das Pfandrecht für die Vergütungsberechtigten durch den Verfrachter ausgeübt wird.

Nach Absatz 5, der § 731 Absatz 1 HGB entspricht, werden die Pfandgläubiger zusätzlich dadurch gesichert, dass der Kapitän Sachen, an denen Pfandrechte bestehen, vor der Zahlung oder Sicherstellung der Beiträge nicht ausliefern darf.

*Zu § 578 (Aufmachung der Dispache)*

Die vorgeschlagene Vorschrift tritt an die Stelle der §§ 728, 729 HGB.

Nach Absatz 1 Satz 1 ist der Reeder berechtigt, am Bestimmungsort oder, wenn dieser nicht erreicht wird, am Ort des Endes der Reise, die Aufmachung der Dispache zu veranlassen. Abweichend zu § 728 Absatz 1 HGB soll Berechtigter und Verpflichteter im Rahmen des Absatzes 1 nicht der Kapitän, sondern der Reeder sein. Auch dies ist Ausdruck der grundsätzlich geänderten Rechtsstellung des Kapitäns im Rahmen dieses Regelungsvorschlags (s. hierzu Teil C II. 1. sowie Teil D zu § 479).

Der Reeder soll nach Satz 2 Halbsatz 1 zur Aufmachung der Dispache verpflichtet sein, wenn Treibstoff oder Ladung beschädigt oder aufgeopfert worden sind. Damit soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass den Beteiligten oft nicht bekannt ist, dass sie nach den Regeln der Großen Haverei vergütungsberechtigt sind. Halbsatz 2 enthält nach dem Vorbild des § 728 Absatz 1 Satz 2 HGB einen Schadensersatzanspruch der Beteiligten, wenn der Reeder seiner Verpflichtung zur Aufmachung der Dispache nicht nachkommt.

Absatz 2 behält § 728 Absatz 2 HGB inhaltlich unverändert bei. Es sollten auch weiterhin alle Beteiligten ein Recht haben, die Aufmachung der Dispache zu verlangen.

Absatz 3 sieht vor, dass die Dispache durch einen vom Gericht ernannten Sachverständigen – den Dispacheur – aufgemacht wird. Damit wird von den beiden in § 729 HGB vorgesehenen Möglichkeiten, dass die Dispache entweder von einem allgemein öffentlich bestellten und vereidigten Dispacheur oder von einem konkret vom Gericht ernannten Dispacheur aufgemacht wird, nur die zweite Alternative beibehalten. Die in § 729 Absatz 1 HGB enthaltenen Worte „im Gebiet dieses Gesetzbuchs“ sind entbehrlich, da für Verfahrensrecht ohnehin die lex fori gilt.

Absatz 4 hält an der bisher in § 729 Absatz 2 HGB geregelten Pflicht fest, dass die zur Aufmachung der Dispache erforderlichen Urkunden an den Dispacheur herauszugeben sind. Die gewählte Formulierung „in seinen Händen befindlichen Urkunden“ ist an § 131 Absatz 1 ZPO angelehnt.

### **Zum Fünften Abschnitt (Schiffsgläubiger)**

Die Vorschriften der §§ 754 bis 764 HGB sind, bis auf die nachfolgend aufgeführten Modifikationen, inhaltlich unverändert in den Regelungsvorschlag der Sachverständigengruppe übernommen worden.

In Anbetracht der Regelungen über den Zeitchartervertrag ist allerdings § 579 Absatz 1 HGB-E, der § 754 Absatz 1 HGB entspricht, um die Einräumung eines Schiffsgläubigerrechts hinsichtlich der Forderungen des Zeitcharterers gegen den Zeitvercharterer auf Rückzahlung vorausbezahlter Zeitfracht ergänzt worden (§ 579 Absatz 1 Nummer 6 HGB-E). Es erscheint sachgerecht, ein solches Schiffsgläubigerrecht vorzusehen, um den Zeitcharterer angemessen zu sichern. In Anlehnung an das Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken von 1993 soll das Schiffsgläubigerrecht des Zeitcharterers im Rang den Schiffshypotheken nachgehen. Eine entsprechende klarstellende Änderung soll in § 585 HGB-E, der § 761 HGB übernimmt, vorgenommen werden.

In § 584 Absatz 2 HGB-E sind die in § 760 Absatz 2 Satz 1 und 2 jeweils enthaltenen Worte „oder gegen den Kapitän“ gestrichen worden. Die gegenwärtigen Regelungen, die erlauben, die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung auch gegen den Kapitän zu richten, und vorsehen, dass das gegen den Kapitän ergangene Urteil auch gegenüber dem Eigentümer wirksam ist, sollen durch § 601 HGB-E ersetzt werden. An die Stelle der gesetzlich angeordneten Passivlegitimation des Kapitäns sowie der gesetzlichen Rechtskrafterstreckung von Urteilen gegen den Kapitän soll nunmehr eine bloße gesetzliche Zustellungsvollmacht des Kapitäns treten. Im Hinblick auf Klagen auf Duldung der Zwangsvollstreckung scheidet der Kapitän damit als Prozesspartei aus.

Schließlich sind §§ 763, 764 HGB wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs in § 587 HGB-E zusammengefasst worden.

### **Zum Sechsten Abschnitt (Verjährung)**

Die bislang im Fünften Buch des HGB verstreuten Vorschriften über die Verjährung (§§ 612, 901 ff. HGB) sollen in einem einheitlichen Abschnitt zusammengefasst und neu strukturiert

werden. Wie im geltenden Recht soll zwischen einjähriger (§§ 901, 612 HGB) und zweijähriger Verjährungsfrist (§ 902 HGB) unterschieden werden.

*Zu § 588 (Einjährige Verjährungsfrist)*

Die vorgeschlagene Regelung sieht eine einjährige Verjährungsfrist für Ansprüche aus dem Seefrachtgeschäft (Nummer 1), aus Schiffsüberlassungsverträgen (Nummer 2), auf Beiträge zur Großen Haverei (Nummer 3) und aus solchen, die den Reedern untereinander im Rahmen eines Schiffszusammenstoßes zustehen (Nummer 4), vor.

Vorbild der Regelung ist § 901 HGB. Im Hinblick auf § 194 BGB wurde das in § 901 HGB verwendete Wort „Forderungen“ allerdings durch das Wort „Ansprüche“ ersetzt. Nicht übernommen wurden § 901 Nummer 1 (öffentliche Schiffs-, Schifffahrts- und Hafenabgaben) und Nummer 2 HGB (Lotsgelder), da öffentliches Recht nicht im Handelsgesetzbuch geregelt werden soll. Im Hinblick auf die Verjährung der Lotsgelder ermächtigt § 45 Absatz 2 Nummer 3 Seelotsgesetzes überdies das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine Regelung durch Rechtsverordnung zu treffen.

Die in Nummer 1 enthaltenen Ansprüche aus dem Seefrachtgeschäft sind gegenwärtig in § 612 Absatz 1 HGB einer einjährigen Verjährungsfrist unterworfen. Die vorgeschlagene Regelung erfasst sowohl Stückgutfrachtverträge als auch Reisefrachtverträge. Die Formulierung „aus einem Frachtgeschäft“ stellt zudem klar, dass neben frachtvertraglichen Ansprüchen auch Ansprüche aus Konnossementen einbezogen sind. Die Entscheidung für eine Beibehaltung der einjährigen Verjährungsfrist des § 612 Absatz 1 HGB bedeutet zugleich, dass auch künftig von § 439 Absatz 3 HGB – dreijährige Verjährung bei schwerem Verschulden – sowie von Artikel 35 des Montrealer Übereinkommens, Artikel 22 der Hamburg-Regeln und Artikel 62 der Rotterdam-Regeln abgewichen werden soll, die allesamt eine Ausschlussfrist von zwei Jahren vorsehen.

Nach Nummer 2 gilt die einjährige Verjährungsfrist auch für Schiffsüberlassungsverträge, mithin Schiffsmietverträge und Zeitcharterverträge.

Die Nummern 3 und 4, die für Ansprüche auf Beiträge zur Großen Haverei und Ansprüche von Reedern untereinander im Rahmen eines Schiffszusammenstoßes eine einjährige Verjährungsfrist anordnen, entsprechen dem gegenwärtigen § 901 Nummer 3 und 4 HGB.

*Zu § 589 (Zweijährige Verjährungsfrist)*

Soweit Ansprüche gegenwärtig einer zweijährigen Verjährungsfrist unterworfen sind, soll im Wesentlichen keine Änderung erfolgen. § 902 Absatz 1 Nummer 2 bis 4 HGB wird daher in § 589 Nummer 1 bis 3 HGB-E überführt. Entfallen soll allein die in § 902 Absatz 1 Nummer 1 HGB enthaltene Regelung, wonach Forderungen gegen den Verfrachter aus Verträgen über die Beförderung von Reisenden ebenfalls einer zweijährigen Verjährung unterliegen sollen, da eine Sonderregelung für Forderungen, die nicht von Artikel 13 der Anlage zum HGB erfasst sind, nicht erforderlich erscheint.

*Zu § 590 (Beginn der Verjährungsfristen)*

Absatz 1 regelt den Beginn der Verjährungsfristen für die Ansprüche aus einem Seefrachtgeschäft, wobei zwischen Stückgutfrachtvertrag und Reisefrachtvertrag unterschieden wird.

Nummer 1 behandelt den Stückgutfrachtvertrag. Satz 1 sieht für Ansprüche aus einem Stückgutvertrag sowie aus einem Konnossement als Grundsatzregel vor, dass die Verjährung einheitlich mit Ablauf des Tages beginnt, an dem das Gut abgeliefert wurde. Ist das Gut nicht abgeliefert worden, bestimmt Satz 2, dass der Tag, an dem das Gut hätte abgeliefert werden müssen, für den Verjährungsbeginn maßgeblich ist. Vorbild der Regelung ist § 439 Absatz 2 Satz 1 und 2 HGB. Eine inhaltliche Abweichung zu der gegenwärtigen Regelung des § 612 Absatz 1 HGB ist mit der Neufassung insofern verbunden, als der Tag der Ablieferung künftig den Fristbeginn bestimmen soll. Demgegenüber kommt bei § 612 Absatz 1 HGB die Regelung des § 187 Absatz 1 BGB zum Zuge, wonach der Tag der Ablieferung bei der Fristberechnung nicht einzubeziehen ist, so dass die Frist erst am Tag nach der Ablieferung beginnt.

Satz 3 übernimmt wörtlich § 439 Absatz 2 Satz 3 HGB. Er enthält eine Sonderregelung für den Verjährungsbeginn bei Rückgriffsansprüchen im Rahmen von Stückgutfrachtverträgen und weicht von dem geltenden § 612 Absatz 2 HGB ab. Die Verjährung soll nach der vorgeschlagenen Vorschrift mit Rechtskraft des Urteils gegen den Rückgriffsgläubiger oder, wenn kein rechtskräftiges Urteil vorliegt, mit Befriedigung des Anspruchs durch den Rückgriffsgläubiger beginnen. Voraussetzung des Verjährungsbeginns ist allerdings, dass der Rückgriffsgläubiger den Rückgriffsschuldner innerhalb von drei Monaten ab Kenntnis des Schadens und der Person des Rückgriffsschuldners von dem Schaden unterrichtet.

Der Unterschied zwischen § 439 Absatz 2 Satz 3 HGB und dem auf die Visby-Regeln zurückzuführenden § 612 Absatz 2 HGB besteht darin, dass der Verjährungsbeginn in § 439

Absatz 2 Satz 3 HGB an die Rechtskraft des Urteils gegen den Rückgriffsgläubiger anknüpft, während nach § 607 Absatz 2 HGB der Rückgriffsgläubiger innerhalb von drei Monaten seit Klagezustellung an ihn seinerseits Klage erheben muss. Für die Regelung des § 439 Absatz 2 Satz 3 HGB spricht, dass das Abstellen auf die Rechtskraft des Urteils mehr Rechtssicherheit bedeutet, unnötige Prozesse vermieden werden und die Abwicklung von Schäden vereinfacht wird. Auch im internationalen Kontext besteht keine Notwendigkeit für die Beibehaltung des § 612 Absatz 2 HGB, da die Bundesrepublik Deutschland weder völkerrechtlich an die Visby-Regeln gebunden ist noch Gründe der Rechtsvereinheitlichung gegen eine Verlängerung der Verjährungsfristen im deutschen Recht sprechen.

Nummer 2 bestimmt, dass die Verjährung für Ansprüche aus einem Reisefrachtvertrag einheitlich mit der Beendigung des Vertrages beginnen soll.

Nach Absatz 2 beginnt die Verjährung der Ansprüche aus Schiffsüberlassungsverträgen, der Ansprüche auf Beiträge zur Großen Haverei und der Ansprüche der Reeder untereinander im Rahmen eines Schiffszusammenstoßes (§ 588 Nummer 2 bis 4 HGB-E) einheitlich mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist. Dies entspricht inhaltlich § 903 Absatz 1 HGB; die Formulierung wurde an § 199 Absatz 1 BGB angeglichen.

Absatz 3 regelt – wie § 903 Absatz 2 HGB – die Verjährung von Schadensersatzansprüchen aus einem Zusammenstoß von Schiffen oder aus einer Fernschädigung im Sinne des § 554 HGB-E. Abweichend von § 903 Absatz 2 HGB soll die Verjährung nun allerdings nicht mehr mit Ablauf des Tages, an dem das Ereignis stattgefunden hat, sondern mit dem Ereignis, das den Schaden auslöst, beginnen. Aufgrund der Regelung des § 187 Absatz 1 BGB beginnt damit nach der neuen Regelung die Verjährungsfrist an dem Tag, der dem schädigenden Ereignis folgt.

Absatz 4 entspricht – mit geringfügigen sprachlichen Änderungen – § 903 Absatz 3 HGB. Die Verjährung von Ansprüchen auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten sowie von Ansprüchen wegen Wrackbeseitigung beginnt nach Satz 1 mit dem Ablauf des Tages, an dem die Bergungs- oder Wrackbeseitigungsmaßnahmen beendet worden sind. Für die Verjährung von Rückgriffsansprüchen des Schuldners dieser Ansprüche sieht Satz 2 eine § 590 Absatz 1 Nummer 1 Satz 3 HGB-E entsprechende Sonderregelung vor.

*Zu § 591 (Hemmung der Verjährung)*

Die vorgeschlagene Vorschrift übernimmt die Regelung des § 439 Absatz 3 HGB über die Hemmung der Verjährung ohne dessen Beschränkung auf den Frachtvertrag. Sie soll vielmehr für alle im Sechsten Abschnitt geregelten Ansprüche gelten.

Nach Satz 1 wird die Verjährung durch eine schriftliche Erklärung des Gläubigers, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, bis zu dem Zeitpunkt gehemmt, in dem der Schuldner die Erfüllung des Anspruchs schriftlich ablehnt. Die Übernahme dieser im Landfrachtrecht geltenden Regelung ist auch für das Seehandelsrecht sachgerecht. Die Regelung soll den Parteien die Möglichkeit bieten, sich gütlich zu einigen, ohne Gefahr zu laufen, dass eine Partei während den Vergleichsverhandlungen Nachteile durch den Ablauf der Verjährungsfrist erleidet.

Satz 2 ist allerdings nicht auf das Vorbild aus dem Landfrachtrecht zurückzuführen. Hiernach soll zur Wahrung der Schriftform die telekommunikative Übermittlung der Erklärung genügen. Die für die gesetzliche Schriftform geltenden Formanforderungen sollen aus Praktikabilitätsgründen im Hinblick auf die Art der Übermittlung der Erklärung in Anlehnung an den – an sich nur für die vereinbarte Form geltenden – § 127 Absatz 2 BGB abgesenkt werden. Zwar soll für die formgültige Errichtung der verjährungshemmenden Anzeige nach wie vor eine eigenhändige Unterschrift erforderlich sein, für den Zugang der Erklärung soll aber eine telekommunikative Übermittlung, etwa durch Faxe oder durch E-Mail mit eingescannter Unterschrift (z. B. als PDF-Datei), genügen. Verzichtet werden soll mithin nur auf den Zugang des Originaldokuments, das die eigenhändige Unterschrift trägt. Die Sachverständigengruppe regt eine entsprechende Änderung des § 439 Absatz 3 HGB an.

Satz 3 bestimmt, dass eine weitere Erklärung, die denselben Ersatzanspruch zum Gegenstand hat, die Verjährung nicht erneut hemmt. Eine gleichlautende Regelung findet sich in § 439 Absatz 3 Satz 2 HGB. Eine derartige Beschränkung ist geboten, um die Hemmung der Verjährung nicht der Willkür einer Partei zu unterwerfen.

*Zu § 592 (Vereinbarung über eine Erleichterung oder Erschwerung der Verjährung)*

Die vorgeschlagene Regelung entspricht inhaltlich § 439 Absatz 4 HGB. Die Verjährung aus einem Stückgutfrachtvertrag oder aus einem Konnossement soll nur durch Vereinbarung, die im Einzelnen ausgehandelt ist, erleichtert oder erschwert werden können. Einem Aushandeln im Einzelnen soll nicht entgegenstehen, dass die Vereinbarung für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien gelten soll. Hierunter fallen



etwa Rahmenvereinbarungen, nicht aber Musterbedingungen oder Klauselwerke von Vereinigungen der beteiligten Wirtschaftskreise.

#### *Zu § 593 (Konkurrierende Ansprüche)*

Gegenstand der Vorschrift ist die grundsätzliche Erstreckung der Verjährungsregeln des Sechsten Abschnitts auf außervertragliche Schadensersatzansprüche, wenn diese neben vertraglichen Schadensersatzansprüchen bestehen. Nach dem Vorbild des § 200 BGB in der Fassung des 1992 vorgelegten Abschlussberichts der Kommission zur Überarbeitung des Schuldrechts soll eine entsprechende allgemeine Regelung geschaffen werden, die für alle Ansprüche gelten soll. Durch die Regelung soll sichergestellt werden, dass das spezielle seehandelsrechtliche Verjährungsregime einheitlich gilt und nicht durch konkurrierende außervertragliche Ansprüche unterlaufen wird.

#### **Zum Siebenten Abschnitt (Allgemeine Haftungsbeschränkung)**

Die §§ 486 bis 487e HGB sollen in ihrer geltenden Fassung mit nur wenigen redaktionellen Änderungen übernommen werden. Die Vorschrift des § 594 Absatz 1 HGB-E, die § 486 Absatz 1 HGB entspricht, wird um einen Satz 2 ergänzt, der klarstellt, dass auch die Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden nach dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBl. 2006 II S. 578) beschränkt werden kann. Die in § 486 Absatz 2 HGB verwendete Bezeichnung „Haftungsübereinkommen von 1992“ soll in § 594 Absatz 2 HGB-E durch die Bezeichnung „Internationales Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden“ ersetzt werden, damit erkennbar ist, dass Regelungsgegenstand Ölverschmutzungsschäden sind. Wegen des Wegfalls der Partenreederei (s. hierzu Teil C II. 1.) wird schließlich § 487d Absatz 1 Satz 2 HGB nicht in § 597 Absatz 1 HGB-E überführt.

#### **Zum Achten Abschnitt (Verfahrensvorschriften)**

##### *Zu § 601 (Zustellungen an den Kapitän)*

Die Vorschrift sieht eine spezielle gesetzliche Zustellungsvollmacht des Kapitäns vor. Klagen auf Duldung der Zwangsvollstreckung sowie Urteile oder Beschlüsse über einen Arrest in das Schiff können hiernach dem Kapitän zugestellt werden. Beklagte Partei der genannten Titel ist im Regelfall der Reeder, sie können sich nach § 584 Absatz 2 HGB-E aber auch gegen den Ausrüster richten. Die Regelung tritt an die Stelle der im gegenwärtigen Recht in § 760 Absatz 2 Satz 1 HGB vorgesehenen Passivlegitimation des Kapitäns für Klagen auf

Duldung der Zwangsvollstreckung. Auch diese Modifikation trägt der gewandelten Rechtsstellung des Kapitäns in dem vorliegenden Regelungsvorschlag Rechnung (vgl. Teil C II. 1. sowie Teil D zu § 479).

*Zu § 602 (Klagen wegen Schiffszusammenstoß)*

Für die im Zusammenhang mit einem Schiffszusammenstoß oder einer Fernschädigung nach § 554 HGB-E geltenden Verfahrensregeln soll nach Satz 1 künftig auf das Internationale Übereinkommen vom 10. Mai 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen (BGBl. 1972 II S. 663) verwiesen werden, auch wenn keines der beteiligten Schiffe einem Vertragsstaat dieses Übereinkommens angehört. Satz 2 bestimmt, dass Personen, die einem Nichtvertragsstaat angehören, sich nicht auf das Übereinkommen berufen können, wenn die Gegenseitigkeit nicht verbürgt ist. Die Vorschrift tritt an die Stelle der §§ 738, 738a HGB.

## **Zu den sonstigen Änderungsvorschlägen**

### *Zu § 917 ZPO (Arrestgrund bei dinglichem Arrest)*

Die Vorschrift des § 917 Absatz 1 ZPO soll um einen Satz 2 ergänzt werden, wonach ein Arrestgrund nicht erforderlich ist, wenn ein Schiff mit einem Arrest belegt werden soll. Vorbild dieser Regelung ist Artikel 728 i.V.m. Artikel 711 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering der Niederlande. Die Regelung soll die Erwirkung eines Arrests in Seeschiffe in Deutschland erleichtern, die nach geltender Rechtslage wegen der restriktiven Vorschriften der Zivilprozessordnung sehr schwierig ist. Nach Artikel 6 Absatz 2 des Arrestübereinkommens richtet sich das Verfahren beim Arrest in ein Seeschiff nach dem Recht desjenigen Staates, in dem der Arrest vollzogen oder beantragt wird. Durch die neue Regelung soll die Rechtslage derjenigen in den Niederlanden angeglichen und auf diese Weise der Rechtsstandort Deutschland gestärkt werden.