

**Stellungnahme zum  
Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz  
eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts**

Am 17. Mai 2011 hat das Bundesministerium der Justiz (BMJ) den Referentenentwurf **1** (RefE) eines „Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts“ (SHR-ReformG) vorgelegt. Der RefE geht seinerseits auf den Abschlussbericht der vom BMJ eingesetzten Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts sowie die dazu ergangenen Stellungnahmen zurück. Der Abschlussbericht umfasste einen Entwurf für ein neues Fünftes Buch HGB (HGB-KomE) sowie eine Begründung. Unter anderem hat auch der DVIS eine ausführliche Stellungnahme zum Abschlussbericht vorgelegt (DVIS-Stellungnahme – DVIS B 18).

Der RefE umfasst neben dem Entwurf des SHR-ReformG eine Begründung (RefE-Begr). **2** Bei dem SHR-ReformG handelt es sich um ein Artikelgesetz, das unter anderem das HGB (Art. 1), das EGHGB (Art. 2), das BGB (Art. 3), das BinSchG (Art. 4) und die ZPO (Art. 6) ändert (die jeweils vorgesehene Neufassung wird mit der Ergänzung „RefE“ versehen, also etwa „HGB-RefE“). Die Begründung ist 175 Seiten stark und ungewöhnlich ausführlich, was einen erheblichen Arbeitsaufwand bedeutet. Dies verdient höchste Anerkennung. Die RefG-Begr stellt eine ausgezeichnete Grundlage für eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den vorgesehenen Neuregelungen dar.

Mit Schreiben vom 24. Mai 2011 hat das BMJ die Verbände, darunter auch den DVIS, zur **3** Stellungnahme zum Referentenentwurf aufgefordert. Der DVIS hat aus den Mitgliedern des Vereins eine Arbeitsgruppe gebildet, die sich auf insgesamt 11 Sitzungen mit dem Entwurf

befasst hat. Außerdem hat der DVIS auf einer eintägigen Veranstaltung am 25. August 2010 den Mitgliedern des Vereins und Gästen das SHR-ReformG vorgestellt.

### **Vorbemerkungen**

Auch der DVIS sieht einen erheblichen Bedarf an einer Reformierung des Deutschen Seehandelsrechts. Einzelne Vorschriften gehen direkt zurück auf das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch (ADHGB) von 1861. In weiten Teilen ist das heute geltende Seehandelsrecht nicht mehr zeitgemäß. Schon bei der Übernahme der seehandelsrechtlichen Bestimmungen des ADHGB in das HGB von 1897 galten diese als veraltet. Größere Änderungen des HGB erfolgten in der Folgezeit durch das Gesetz vom 7. Januar 1913, das Seefrachtgesetz (1937), das Seerechtsänderungsgesetz (1972) sowie das 2. und 3. Seerechtsänderungsgesetz (1986, 2001). Alle diese Neuregelungen waren durch die Übernahme internationaler Übereinkommen in das deutsche Recht veranlasst. Bis heute fehlt es an einer systematischen und umfassenden Überarbeitung der alten Bestimmungen. Der DVIS befürwortet daher grundsätzlich eine umfassende Neuregelung des Seehandelsrechts. Diese Notwendigkeit wird, soweit ersichtlich, einhellig von niemandem in Frage gestellt. **4**

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

Bereits die Sachverständigengruppe hat in ihrem Abschlussbericht erwogen, dass Deutschland die Haager Regeln kündigen solle. Auch der RefE sieht dies vor. Begründet wird die Abkehr von den Haager Regeln im RefE damit, dass die vorgesehenen Vorschriften, insbesondere der frachtrechtlichen Bestimmungen des Entwurfs, in einer Weise von den Haager Regeln abweichen, dass eine Inkraftsetzung im innerstaatlichen deutschen Recht den völkerrechtlichen Pflichten Deutschlands aus den Haager Regeln zuwider laufen würde. **5**

Der DVIS hat sich bereits in seiner Stellungnahme (Rn 8–9) dafür ausgesprochen, dass Deutschland im Kreis der Vertragsstaaten der Haager Regeln verbleiben sollte. Der Verein hat dies noch einmal ausführlich erörtert und bleibt bei seiner Auffassung. Nach wie vor hält der Verein es angesichts der Bedeutung Deutschlands für den Welthandel für ein falsches Zeichen, den Kreis der Vertragsstaaten zu verlassen und einen Sonderweg zu gehen. Der Verein befürwortet weiterhin, dass das deutsche Seefrachtrecht von den Haager Regeln bzw. den Haag-Visby-Regeln ausgehen sollte, wie es bereits heute der Fall ist. Dies sollte andererseits nicht daran hindern, die übrigen, nicht von den Haager bzw. Haag-Visby Regeln **6**

betroffenen Bereiche des Seehandelsrechts zu modernisieren. Ein Anlass für eine umfassende Überarbeitung des deutschen Seefrachtrechts wäre das Inkrafttreten der Rotterdam Regeln für Deutschland und die danach gebotene Umsetzung der Rotterdam Regeln in das deutsche Recht. Der Verein spricht sich weiterhin nachdrücklich dagegen aus, im Bereich des Seefrachtrechts einen nationalen Sonderweg zu wählen.

Das Regelwerk der Haag-Visby Regeln bildet unverändert die weltweit anerkannte rechtliche Basis für den internationalen Linienverkehr. Dies folgt entweder aus dem jeweils anwendbaren ausländischen Recht oder aus den üblichen vertraglichen Vereinbarungen im Seeverkehr. Auch das Deckungsvolumen und das Regelwerk der internationalen Haftpflicht- und Transportversicherungsmärkte folgt diesen Grundsätzen. Dies wird ein davon abweichendes deutsches Sonderrecht nicht verändern. Es muss im Gegenteil damit gerechnet werden, dass auch die deutschen Marktteilnehmer ihren Verträgen künftig in noch stärkerem Maße als bisher schon ausländisches Recht zugrunde legen und das neue deutsche Seefrachtrecht auskontrahieren. Den deutschen Rechtsstandort würde ein solches Ergebnis nicht stärken. Der Verein empfiehlt daher, dem deutschen Seefrachtrecht weiterhin die Haag-Visby Regeln zugrunde zu legen solange dieses internationale Regelwerk nicht durch ein neues international vereinbartes Abkommen abgelöst ist. Hierfür bieten sich derzeit ausschließlich die Rotterdam Regeln an. 7

Der Verein erkennt keinen durchschlagenden Gesichtspunkt, der es rechtfertigt von der bisherigen Haltung des deutschen Gesetzgebers im Bereich des Seehandelsrechts abzurücken, die er nicht zuletzt in der Begründung zum 2. Seerechtsänderungsgesetz mit den Worten zum Ausdruck gebracht hatte: 8

„Angesichts der stetig fortschreitenden internationalen Rechtsvereinheitlichung auf dem Gebiet des Seehandelsrechts erscheint eine Modernisierung des deutschen Seehandelsrechts auf rein nationaler Basis nicht zweckmäßig. Sie sollte vielmehr in Übereinstimmung mit international vereinheitlichten Regeln vorgenommen werden“ (BT-Drucks. 10/3852, S. 13).

Die tatsächliche und rechtliche Entwicklung seither gibt keinen Anlass dafür, diese Haltung aufzugeben. Deutschland würde damit nicht nur seine traditionelle Vorreiterrolle für die internationale Rechtsvereinheitlichung im Seehandelsrechts, sondern auch seinen Ruf als weltoffene und für die Schaffung und Durchsetzung internationaler Regeln eintretende 9

Exportnation gefährden und damit weit über den Seehandel hinausgehende Missverständnisse im internationalen Handels- und Rechtsverkehr provozieren

### **Die Rotterdam Regeln**

Die Rotterdam Regeln liegen seit 2009 international zur Zeichnung auf. Sie treten nach Ratifizierung durch 20 Staaten völkerrechtlich in Kraft. Bisher haben 23 Staaten das Abkommen gezeichnet. Die RefG-Begr führt aus, die Rotterdam Regeln stünden „in ihrer Systematik und ihrer Detaildichte mit dem deutschen Recht eher im Widerspruch“. Zudem seien die Erfolgsaussichten der Rotterdam Regeln eher „ungewiss“, denn zu den Zeichnerstaaten zählten weder führende Flaggenstaaten noch sonstige wichtige Seehandelsnationen wie China, Japan, Singapur oder das Vereinigte Königreich (siehe S. 78 f.). **10**

Diese Bewertung ergibt ein unzutreffendes Bild der rechtspolitischen Entwicklung. Zu den führenden Flaggenstaaten in Europa gehören unter anderem Norwegen und Griechenland. Beide Staaten haben die Rotterdam Regeln gezeichnet. Die Staaten der Standorte der wichtigsten europäischen Linienreedereien außerhalb Deutschlands, nämlich Dänemark, Frankreich und die Schweiz sowie die Niederlande als Standort des größten europäischen Seehafens gehören ebenfalls zu den Zeichnerstaaten. Das EU Parlament hat die Mitgliedstaaten der EU zur Zeichnung und Ratifizierung der Rotterdam Regeln aufgefordert. Auch die EU Kommission hat in ihrem 2011 veröffentlichten Weißbuch zur europäischen Transportpolitik ausdrücklich darauf verwiesen, dass nach ihrer Sicht die Rotterdam Regeln bei der künftigen Gestaltung des europäischen Verkehrsrechts berücksichtigt werden müssten. Spanien ist diesen Hinweisen gefolgt und hat die Rotterdam Regeln bereits ratifiziert. Auch in Skandinavien werden Ratifizierungsgesetze vorbereitet, in Dänemark und Norwegen ist bereits kurzfristig mit einer Ratifizierung zu rechnen. Vor allem aber haben die USA als der für den internationalen Seehandel und Seeverkehr bedeutendste Wirtschaftsstandort die Rotterdam Regeln gezeichnet und bereiten eine Ratifizierung vor. Sobald die USA das Ratifizierungsverfahren abgeschlossen haben werden, wird mit dem Durchbruch der Rotterdam Regeln gerechnet. Solange dies nicht der Fall ist, orientieren sich praktisch alle wesentlichen Seehandelsnationen einschließlich der in der Gesetzesbegründung genannten asiatischen Staaten an den Haag-Visby Regeln. **11**

Der Gesetzentwurf geht einen anderen Weg. Er übernimmt nur Detailvorschriften der Rotterdam Regeln in das nationale Recht und lässt andere Bereiche des Abkommens unberührt. Dabei wird übersehen, dass die Rotterdam Regeln einen Kompromiss zwischen den beteiligten Wirtschafts- und Politikinteressen darstellen. Werden nur Teile in das nationale Recht übernommen, wird dieser Kompromiss aufgerissen und das Gleichgewicht der Interessen verschoben. Dies spiegelt der Entwurf an mehreren Stellen deutlich wieder. Auch dieses Ergebnis wird voraussichtlich dazu beitragen, dass dem neuen deutschen Seefrachtrecht in der Praxis durch entsprechende Vertragsklauseln ausgewichen wird. **12**

Der Verein ist weiterhin der Auffassung, dass Deutschland sich für die Rotterdam Regeln und deren Inkrafttreten einsetzen sollte, insbesondere durch eine alsbaldige Zeichnung und anschließende Ratifikation. In diesem Zusammenhang verweist der Verein auf seine Stellungnahme vom 29. Mai 2009 sowie das weitere Schreiben vom 16. November 2009 sowie auf seine Stellungnahme (Rn 6–7). **13**

Der Verein ist, wie der RefE (S. 78 f.), der Auffassung, dass, abweichend von den bisherigen Gepflogenheiten, die Rotterdam Regeln, wenn sie in das deutsche Recht übernommen werden, nicht in das HGB eingearbeitet werden, sondern als Ganzes neben dem HGB stehen sollten. Dies entspricht im Übrigen der Rechtslage bei den anderen Sonderfrachtrechten, namentlich bei der CMR, der CMNI, der CIM 1999, dem Warschauer Abkommen sowie dem Montrealer Übereinkommen. Das Seerecht sollte aus rechtssystematischen Gründen in gleicher Weise geregelt sein, auch wenn im Seerecht traditionell anders verfahren wurde. Ob und in welchem Umfang das bis dahin geltende Seefrachtrecht umgestaltet oder aufgehoben wird, müsste zu gegebener Zeit entschieden werden. **14**

### **Erweiterte Seebeförderungen**

Der Verein hat sich in seiner Stellungnahme (Rn 12–14) dafür ausgesprochen, auch die Regelungen der §§ 452 ff. HGB über multimodale Beförderungen zu ändern und „erweiterte Seebeförderungen“ gesondert zu regeln. Solche multimodalen Beförderungen umfassen die Seeteilstrecke und darüber hinaus eine Vor-, Anschluss- oder ggf. eine Zwischenbeförderung über Land. Beförderungen dieser Art, wo die Seeteilstrecke in der Regel die dominierende ist, sollten in erster Linie dem Seefrachtrecht und nicht den §§ 452 ff. HGB unterliegen, die ihrerseits vom allgemeinen Frachtrecht geprägt sind. Der Verein hat dies ausführlich **15**

begründet und Vorschläge hinsichtlich der gesetzlichen Ausgestaltung von Verträgen bzw. Ladescheinen über erweiterte Seebeförderungen gemacht.

Der RefE lehnt die Einführung von Sonderregelungen über erweiterte Seebeförderungen ab **16** (S. 117 f.). Begründet wird dies zunächst damit, dass vor dem Inkrafttreten der Rotterdam Regeln keine Notwendigkeit hierfür bestehe. Zum anderen verweist der RefE auf die drohende Rechtszersplitterung für den Fall, dass mit den erweiterten Seebeförderungen eine zweite und eigenständig geregelte Kategorie der Multimodal-Beförderungen in das deutsche Frachtrecht Einzug halten würde. Dabei unterstellt der RefE, dass erweiterte Seebeförderungen so ausgestaltet werden, dass durchgehend das Seefrachtrecht zur Anwendung gelangt, insbesondere auch dann, wenn der Schadensort auf einer Landteilstrecke feststeht. Dies ist offensichtlich nicht sachgerecht und auch vom Verein so nicht vorgeschlagen worden. Der Verein verweist hierzu auf seine umfassende Stellungnahme (dort Rn 12–14).

Es trifft zu, dass die Rechtslage durch die Einführung gesetzlicher Sondervorschriften über **17** erweiterte Seebeförderungen komplizierter wird und neue Abgrenzungsfragen aufgeworfen würden. Gleichwohl hält der Verein daran fest, dass erweiterte Seebeförderungen gesondert und auf Grundlage des Seefrachtrechts geregelt werden sollten. Ausschlaggebend ist für den Verein, dass die vorgesehenen neuen Regelungen für erweiterte Seebeförderungen geeigneter sind als die §§ 452 ff. HGB, die den Besonderheiten des Seetransports im Wesentlichen lediglich im Rahmen des § 452a S. 1 HGB Rechnung tragen.

Der RefE begründet seine ablehnende Haltung gegen die Einführung von Sonderregeln für **18** erweiterte Seebeförderungen (auf S. 118 oben) weiter mit verschiedenen Beispielen, bei denen eine zunächst „unbenannte“ Beförderung dann teilweise über See oder eine Beförderung abweichend von den ursprünglichen Abreden teilweise über See oder nicht über See durchgeführt wird. Probleme dieser Art gibt es auch schon heute und würden nicht nur im Verhältnis zwischen multimodalen Beförderungen und erweiterten Seebeförderungen zum Tragen kommen. Auch im geltenden Recht können sich entsprechende Abgrenzungsfragen zwischen den Frachtrechten der verschiedenen Beförderungsmittel (einschließlich des Multimodal-Frachtrechts) stellen. Rechtsprechung und Literatur haben insoweit auch schon seit langem Lösungen entwickelt, namentlich durch die Berücksichtigung nachträglicher Rechtsänderungen durch (konkludente) zusätzliche vertragliche Vereinbarungen (§ 311

Abs. 1 BGB), durch nachträgliche Weisungen (§ 418 HGB) oder durch das Gebrauchmachen von einem Bestimmungsrecht des Frachtführers (§§ 315 ff. BGB), durch die Rechtsfigur der „unbenannten“ Beförderung und schließlich durch die Grundsätze über den Umgang mit vertragswidrigen Beförderungen. Dies ist keinesfalls eine „tiefgreifende Änderung des geltenden deutschen Rechts“, sondern liefe lediglich darauf hinaus, dass bei der Anwendung bestehender Rechtssätze ein weiterer Fall zu berücksichtigen wäre.

### **Internationales Privatrecht**

Der RefE sieht – abgesehen von dem neuen Art. 6 EGHGB-RefE – keinerlei internationalprivatrechtliche Vorschriften vor. Dies gilt sowohl für die Seefrachtverträge (= Stückgutfrachtverträge und Reisecharter, §§ 481 ff, §§ 527 ff. HGB-RefE) als auch für die Schiffsüberlassungsverträge (§§ 553 ff. HGB-RefE), ebenso für Konnossemente (§§ 513 ff. HGB-RefE). Die Zurückhaltung des Gesetzgebers ist angesichts der ohnehin vorrangig geltenden Rom-I-Verordnung richtig und geboten. Dies gilt ohne Einschränkungen für die Seefrachtverträge und die Schiffsüberlassungsverträge. **19**

Im Hinblick auf Konnossemente hat der Verein allerdings weiterhin erhebliche Bedenken. Art. 6 EGHGB-RefE soll außer Kraft treten, wenn die völkerrechtliche Bindung Deutschlands an die Haager Regeln endet. Von dann an fehlt es an eigenständigen nationalen Regelungen über das auf Konnossemente anwendbare Recht. Die Rom-I-Verordnung hilft hier nur in Teilbereichen weiter, weil sie nach ihrem Art. 1 Abs. 2 (d) auf bestimmte (wesentliche) Pflichten aus Konnossementen nicht zur Anwendung gelangt. Damit finden die Bestimmungen der Rom-I-Verordnung keine Anwendung, gleichzeitig fehlt es an nationalen deutschen Bestimmungen zum internationalen Konnossementsrecht. Im Ergebnis würden wahrscheinlich weiterhin die (ungeschriebenen) traditionellen Grundsätze des früheren deutschen internationalen Konnossementsrechts zur Anwendung gelangen. Hiernach käme es in erster Linie auf eine im Konnossement vorgesehene Rechtswahl und im Rahmen der objektiven Anknüpfung auf das Recht des im Konnossement genannten Bestimmungshafens an. **20**

Der Verein hat bereits in seiner Stellungnahme (Rn 66) hierauf hingewiesen und befürwortet, dass autonome deutsche Vorschriften des internationalen Konnossementsrechts erlassen werden. Dabei hat sich der Verein dafür ausgesprochen, die Grundsätze der Rom-I-Verordnung auch auf Konnossemente für anwendbar zu erklären. **21**

Dem Referentenentwurf lässt sich nicht entnehmen, ob die ablehnende Haltung gegen ein autonomes deutsches internationales Konnossementsrecht auf einer bewussten Entscheidung oder lediglich auf einem Versehen beruht. Der Verein regt an, insoweit eine Klarstellung in die Begründung aufzunehmen. Gerade für eine Handelsnation wie Deutschland ist es geboten, für Konnossemente, die nach wie vor eine zentrale Rolle im Welthandel spielen, eindeutige Regelungen vorzusehen. Dies gilt auch und gerade für Fragen des internationalen Privatrechts und damit des jeweils anwendbaren Sachrechts. 22

Der Verein macht auch darauf aufmerksam, dass mit dem Wegfall des heute geltenden Art. 6 EGHGB (und im weiteren Verlauf auch des Art. 6 EGHGB-RefE) Konnossemente, die von einem deutschen Gericht zu beurteilen sind, seltener dem deutschen Sachrecht unterliegen werden. Insbesondere würde die objektive Anknüpfung, die traditionell auf den im Konnossement vorgesehenen Bestimmungshafen abstellt, lediglich im einkommenden Verkehr zum deutschen Sachrecht hinführen. Auch dies steht mit dem Gedanken, das deutsche Seerecht zu fördern, nicht im Einklang. 23

Der Verein regt an, in das EGHGB bzw. in das EGBGB die folgende Vorschrift aufzunehmen: 24

Auf das Konnossement finden die für Stückgutfrachtverträge geltenden Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über das für vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I) Anwendung.

Eine solche Regelung hätte auch den Vorteil, dass es auf die schwierige Abgrenzung des Ausnahmebereichs des Art. 1 Abs. 2 (d) Rom I. im Hinblick auf Konnossemente nicht mehr ankäme. 25

#### **§ 417 Abs. 1 HGB-RefE**

Der Abs. 1 des § 417 HGB-RefE geht davon aus, dass es sich bei dem Verladen bzw. der Zurverfügungstellung des Gutes um eine Rechtspflicht des Absenders handelt. Üblicherweise wird die Zurverfügungstellung der Ladung allerdings als bloße (nicht einklagbare) Obliegenheit des Absenders angesehen. Siehe hierzu noch die Hinweise unten Rn 58 zu § 489 HGB-RefE. 26



**§ 431 Abs. 3 HGB-RefE**

Siehe die Hinweise unten Rn 78 zu § 503 Abs. 3 HGB-RefE.

27

**§ 437 HGB-RefE**

Die Regelung des § 437 Abs. 1 S. 2 HGB ist wörtlich in die parallele Vorschrift des § 509 HGB-RefE übernommen worden, dort aber in einen eigenen Abs. 2. Auf Grund der unterschiedlichen Gegenstände des § 509 Abs. 1 und 2 HGB-RefE ist dies auch sachlich gerechtfertigt. Der Verein regt an, auch § 437 Abs. 1 S. 2 HGB in einen neuen eigenständigen Abs. 2 einzustellen.

28

**§ 439 Abs. 1 HGB-RefE**

Die vorgesehene Regelung des § 439 Abs. 1 HGB-RefE sieht im Vergleich zum heute geltenden Recht eine einschneidende Änderung vor. Wie nach § 607 Nr. 1 HGB-RefE soll auch im allgemeinen Frachtrecht umfassend eine 2-jährige Verjährung eingeführt werden, bei der es auch im Falle eines qualifizierten Verschuldens bleibt. Der Verein spricht sich im Hinblick auf § 607 Nr. 1 HGB-RefE gegen eine Verlängerung der Verjährungsfrist aus (unten Rn 180–182). Entsprechende Erwägungen gelten auch für § 439 Abs. 1 HGB-RefE. Insbesondere besteht auch hier das Risiko, dass der Hauptfrachtführer wegen einer vorzeitigen Verjährung des Rückgriffsanspruchs bei seinem Unterfrachtführer keinen Regress nehmen kann.

29

**§ 439 Abs. 3 HGB-RefE**

Die Vorschrift des § 439 Abs. 3 HGB regelt einen besonderen frachtrechtlichen Tatbestand der Hemmung durch Geltendmachung des Anspruchs. Der S. 1 dieser Vorschrift wird durch das RefG neu formuliert und dadurch der parallelen Bestimmung des § 609 HGB-RefE angeglichen. Allerdings bezieht sich § 439 Abs. 3 S. 1 HGB-RefE lediglich auf Ersatzansprüche, die sich gegen den Frachtführer richten, während § 609 HGB-RefE für schlechthin alle Ersatzansprüche gilt, also auch für solche des Verfrachters gegen den Befrachter oder den Empfänger. Für eine solche Ungleichbehandlung sieht der Verein keine Rechtfertigung. Er regt daher an, § 439 Abs. 3 HGB-RefE nach dem Vorbild des § 609 HGB-RefE umzuformulieren.

30

### **§ 445 HGB-RefE**

Die Neuregelung des § 445 HGB-RefE übernimmt in den Abs. 1 bis 3 die Bestimmungen des § 521 Abs. 1, 2 und 4 HGB-RefE, nicht aber die des § 521 Abs. 3 HGB-RefE. Dort geht es um den Fall, dass ein Konnossement in mehreren Ausfertigungen ausgestellt ist und dass sich mehrere legitimierte Besitzer melden. **31**

Der Verein regt an, die Bestimmung des § 521 Abs. 3 HGB-RefE als Abs. 3 auch in die Vorschrift des § 445 HGB-RefE aufzunehmen. Es kommt vor, dass Ladescheine in mehrfacher Ausfertigung ausgestellt werden. Dies gilt insbesondere für Multimodal-Ladescheine, die auch eine Seebeförderung zum Gegenstand haben. Es trifft zu, dass die Ausstellung mehrerer Ausfertigungen eines Ladescheins in § 444 HGB nicht vorgesehen ist. Gleichwohl steht diese Vorschrift der Ausstellung mehrerer Ausfertigungen nicht entgegen. Auch für den Frachtbrief ist in § 408 Abs. 2 HGB vorgesehen, dass mehrere Ausfertigungen ausgestellt werden. **32**

### **§ 449 Abs. 2 S. 2 HGB-RefE**

Der RefE sieht vor, dass die Möglichkeit der Vereinbarung des Montreal-Haftungsmodells durch allgemeine Geschäftsbedingungen auch im Landfrachtrecht erlaubt wird. Siehe zur parallelen Vorschrift des § 512 Abs. 2 Nr. 2 HGB-RefE die Hinweise unten Rn 95–99. Abweichend von der dortigen Regelung führt die Vereinbarung des Montreal-Haftungsmodells im Landfrachtrecht stets zu einer Erhöhung des Höchstbetrages, weil in § 431 Abs. 1 HGB ausschließlich ein Höchstbetrag von 8,33 SZR pro Kilogramm vorgesehen ist. **33**

§ 449 Abs. 2 S. 2 HGB-RefE verlangt lediglich den Ausschluss der Anwendung der §§ 426, 427 und 435 HGB. Damit bezieht sich die Vorschrift nicht auch auf § 425 Abs. 2 HGB (und § 254 BGB). Dem Verfrachter stünde es daher frei, im Falle einer Inanspruchnahme auf Grundlage des Montreal-Haftungsmodells einzuwenden, dass der Schaden auf ein Verhalten des Absenders oder des Empfängers oder auf einen besonderen Mangel des Gutes zurückzuführen ist. **34**

## § 478 HGB-RefE

Die Vorschrift des § 478 HGB-RefE umschreibt im Sinne einer Legaldefinition den Begriff der „Schiffsbesatzung“. Eine entsprechende Regelung findet sich heute in § 481 HGB. An die Wendung „Schiffsbesatzung“ wird in anderen Vorschriften angeknüpft, insbesondere in § 480 HGB-RefE (unten Rn 40–42) sowie in § 500, § 508 Abs. 1 S. 2, § 509 Abs. 5, § 540 S. 1, § 547, § 582 Abs. 2 und 3, § 592 Abs. 1, § 597 Nr. 1 HGB-RefE und Art. 6 Nr. 1 EGHGB-RefE. Die Sachverständigengruppe hatte noch in § 478 HGB-KomE die heutige Regelung des § 481 HGB wörtlich übernommen. Auch § 478 HGB-RefE zählt den Kapitän, die Schiffsoffiziere sowie die Schiffsleute (siehe § 3, § 6 Seemannsgesetz) zur Schiffsbesatzung. **35**

Abweichungen zwischen § 478 HGB-RefE und § 478 HGB-KomE ergeben sich allerdings im Hinblick auf die weiteren Personen. Insoweit bezieht sich § 478 HGB-RefE auf „alle sonstigen im Rahmen des Schiffsbetriebs tätigen Personen, die vom Reeder oder Ausrüster des Schiffes angestellt und seiner Weisungsbefugnis unterstellt sind“. Diese Formulierung geht über die der § 481 HGB, § 478 HGB-KomE hinaus, wo es lediglich heißt, dass die betreffenden Personen „auf dem Schiff“ angestellt sind. Durch die Neuregelung solle, so die RefG-Begr (S. 112) klargestellt werden, dass entscheidend sei, ob die Personen in den arbeitsteiligen Organismus der Schiffsdienste und der Bordgemeinschaft kraft eines auf eine gewisse Dauer berechneten unmittelbaren Dienstverhältnisses eingegliedert seien. Diese Umschreibung ist einem frühen Urteil des Bundesgerichtshofs zu § 3 Abs. 2 BinSchG entnommen (BGHZ 3, 34.). In § 3 Abs. 2 BinSchG heißt es, wie in § 491 HGB sowie § 478 HGB-KomE „auf dem Schiff angestellten Personen“. **36**

Der RefG-Begr (S. 112) ist nicht zu entnehmen, dass in sachlicher Hinsicht etwas geändert werden soll. Der Verein spricht sich daher dafür aus, es bei der alten Umschreibung „auf dem Schiff angestellt“ zu belassen. Dass im Einzelfall zur Besatzung auch Personen gehören können, die außerhalb des Schiffes tätig sind, lässt sich der Entscheidung hinreichend deutlich entnehmen. **37**

Der Verein befürchtet, dass durch die Neuregelung der Begriff der „Schiffsbesatzung“ all zu sehr ausgedehnt wird. Schon im Wortsinne meint „Schiffsbesatzung“ grundsätzlich nur Personen, die auch an Bord tätig sind. Ein „Schiffsbetrieb“ im weiteren Sinne kann auch an Land stattfinden, wo etwa Inspektoren des Reeders tätig sind. Um neue **38**

Abgrenzungsschwierigkeiten zu vermeiden, spricht sich der Verein dafür aus, die bisherige Formulierung beizubehalten.

### **§ 479 Abs. 2 S. 3 HGB-RefE**

Der Verein begrüßt die neu in den RefE eingestellte Regelung des § 479 Abs. 2 S. 3 HGB, die den heute geltenden § 525 Abs. 1 HGB übernimmt (siehe DVIS-Stellungnahme Rn 19). **39**

### **§ 480 HGB-RefE**

Die in § 480 HGB-RefE vorgesehene neue Bestimmung über die „adjektivische“ Haftung des Reeders ist sprachlich etwas anders formuliert als § 480 HGB-KomE. Allerdings ist ausweislich der RefG-Begr. (S. 114) offenbar keine inhaltliche Abweichung gewollt. § 480 KomE stellte darauf ab, dass die betreffende Person vom Reeder eingesetzt wurde und seiner Weisungsbefugnis untersteht, während § 480 HGB-RefE es genügen lässt, dass die Person im Rahmen des Schiffsbetriebes tätig ist, aber der Weisungsbefugnis des Reeders untersteht. Das Tatbestandsmerkmal des „Einsetzens“ ist damit entfallen. Es wird offenbar unterstellt, dass es keine Fälle gibt, in denen eine nicht vom Reeder eingesetzte Person dessen Weisungsbefugnis unterliegt. Dies erscheint als zweifelhaft. **40**

Nicht auf den Reeder bzw. Ausrüster erstreckt werden soll die Haftung von Personen, die von anderen Personen als dem Reeder bzw. Ausrüster eingesetzt werden. Die RefG-Begr (S. 114) nennt den Ablader oder Ladungsempfänger. Wichtig scheint dem Verein auch die Person des (Zeit- bzw. Reise-) Charterers zu sein, der insbesondere ein Umschlagsunternehmen beauftragt. All diese Personen, die für andere als den Reeder bzw. Ausrüster tätig sind, unterstehen an Bord aber jedenfalls der Schiffsordnung und dem Hausrecht des Kapitäns. Insoweit besteht aber auch eine Weisungsbefugnis des Reeders bzw. Ausrüsters, selbst wenn es sich um Personen handelt, die etwa der Charterer eingesetzt hat. Damit wären nach dem jetzigen Wortlaut die Voraussetzungen für eine Einstandspflicht des Reeders bzw. Ausrüsters nach § 480 HGB-RefE möglicherweise erfüllt. Dieses nicht gewollte Ergebnis wird vermieden, wenn es bei der Formulierung in § 480 HGB-KomE bleibt. Es könnte daher formuliert werden: „... oder die sonst im Rahmen des Schiffsbetriebs auch nur vorübergehend tätig ist und vom Reeder eingesetzt wurde und seiner Weisungsbefugnis untersteht ...“. Jedenfalls empfiehlt sich eine Klarstellung in der Begründung, dass es auf eine sich aus der **41**

Schiffsordnung ergebende Weisungsbefugnis nicht ankommt, sondern lediglich auf eine solche, die vertraglich begründet ist.

Der Verein hat in seiner Stellungnahme (Rn 96–98) angeregt, nach dem Vorbild des heute geltenden § 485 S. 2 HGB auch den § 480 HGB-KomE um eine Regelung des Inhalts zu ergänzen, dass der Reeder für Ansprüche wegen Verlust und Beschädigung des Gutes lediglich wie ein Verfrachter haftet. Die Begründung (S. 115) spricht sich dagegen aus und verweist auf die Bestimmungen der § 506 Abs. 1 und § 509 Abs. 2 HGB-RefE. Diese Vorschriften knüpfen an die Rechtsstellung des in Anspruch Genommenen als Verfrachter bzw. als ausführender Verfrachter an. Erkennbar geht die Begründung davon aus, dass der Reeder immer Verfrachter oder ausführender Verfrachter sein wird. Es sind aber Fälle denkbar, in denen der Reeder weder das eine noch das andere ist. Hat er sein Schiff auf Zeit verchartert, hat er möglicherweise gerade keine Beförderungspflicht übernommen (siehe § 557 Abs. 1 HGB-RefE), so dass er weder vertraglicher noch ausführender Verfrachter ist. Hier liegt auch ein wesentlicher Unterschied zum KomE, der vorsah, dass stets der Reeder als ausführender Verfrachter anzusehen sei. Aufgrund des im RefE vorgeschlagenen Wortlauts von § 509 HGB könnte der Reeder auf Grundlage des § 480 HGB-RefE für den Verlust oder die Beschädigung des Gutes einzustehen haben, ohne sich auf die für den Verfrachter maßgeblichen Haftungsbefreiungen und -beschränkungen berufen zu können. Dies stellt eine erhebliche Verschlechterung der Rechtslage gegenüber dem heute geltenden Recht dar, die offenbar nicht beabsichtigt ist. Der Verein spricht sich daher für folgenden S. 2 aus:

Wird der Reeder wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes in Anspruch genommen, gilt § 506 Absatz 2 entsprechend.

#### **„Ablader“, „abladender Dritter“, „Abladung“**

Der Verein hält die im RefE vorgesehene Verwendung der Ausdrücke „Abladung“ und „Ablader“ für unglücklich. Nach heutigem Verständnis ist der Ablader derjenige, der dem Verfrachter das Gut zur Beförderung übergibt. Auch die Definition des Abladers in § 513 Abs. 2 HGB-RefE geht hiervon aus, gibt aber einschränkend vor, dass der Betreffende darüber hinaus im Konnossement benannt sein muss. Andererseits ist in § 485 Abs. 1 S. 1 HGB die Abladung entsprechend dem heutigen Verständnis als „Übergabe des Gutes an den Verfrachter zur Beförderung“ umschrieben. Mithin werden die Begriffe „Ablader“ und „Abladung“ nicht in einem entsprechenden Sinne verwandt. Darüber hinaus ist in § 482

Abs. 2 HGB-RefE von einem Dritten die Rede, der dem Verfrachter im eigenen Namen das Gut zur Beförderung übergibt und vom Befrachter benannt wird. Diese Umschreibung wiederum entspricht weitgehend dem heutigen Verständnis des Abladers.

Der Verein regt an, den Begriff „Ablader“ für den in § 482 Abs. 2 HGB-RefE 44 angesprochenen „Dritten“ zu verwenden. Damit würde auch die Umschreibung der „Abladung“ in § 485 Abs. 1 S. 1 HGB-RefE korrespondieren. Die Person, die in § 513 Abs. 2 HGB-RefE angesprochen wird, könnte als „Ablader, der vom Befrachter zur Eintragung in das Konnossement benannt ist“ oder möglicherweise als „konnossementsmäßiger Ablader“ umschrieben werden.

### **§ 484 HGB-RefE**

Die Regelung des § 484 HGB-RefE ist gegenüber der Vorschrift des § 484 HGB-KomE 45 unverändert geblieben. Der Verein hat insoweit auch nichts anzumerken. Im Hinblick auf die Stellungnahme des Vereins zu § 485 Abs. 2 S. 2 HGB-RefE (unten Rn ...) regt der Verein allerdings an, in der Gesetzesbegründung klarzustellen, dass sich die Verpackungsobliegenheiten und -pflichten des Befrachters auch auf Container, Paletten und sonstige Lademittel erstrecken, die zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet werden.

### **§ 485 HGB-RefE**

Zur Einführung der Legaldefinition der „Abladung“ in § 485 Abs. 1 S. 1 HGB-RefE siehe 46 die Hinweise oben Rn 43–44.

Darüber hinaus regt der Verein an, die neu eingeführte Vorschrift des § 485 Abs. 2 S. 2 47 HGB-RefE vollständig zu streichen. Sie betrifft das Laden, Stauen und Befestigen von Gut in Containern oder sonstigen Lademitteln durch den Befrachter. Hierbei handelt es sich sachlich um die Verpackung des Gutes. Der Container etc. wird einschließlich des darin gestauten Gutes dem Verfrachter zur Beförderung übergeben. Das Verladen, das Gegenstand des § 485 Abs. 2 HGB-RefE ist, betrifft das vom Verfrachter zur Beförderung übernommene Gut, im Falle des FCL-Containers also den ganzen Container. Die Regelung des § 485 Abs. 2 S. 2 HGB-RefE ist daher systematisch unrichtig platziert. Sachlich gehört sie zu § 484 HGB-RefE über die Verpackung. Abgesehen davon entspricht die Regelung des § 485 Abs. 2 S. 2 HGB-

RefE ohnehin der des – allgemeiner gefassten – § 484 HGB-RefE. Der Verein hält daher die Regelung des § 485 Abs. 2 S. 2 HGB-RefE für überflüssig.

### **§ 485 Abs. 3 HGB-RefE**

Der Verein hat sich in seiner Stellungnahme (Rn 27 und 28) für eine Änderung des § 485 Abs. 3 HGB-KomE ausgesprochen. Die neue Regelung des § 485 HGB-RefE will dem Rechnung tragen. Allerdings hält der Verein auch die jetzt gewählten Formulierungen für unglücklich. Die vorgesehene Bestimmung stellt darauf ab, dass sich das Gut in einem „geschlossenen Lademittel“ befindet. Evident sind hier Container gemeint. Geschlossene Lademittel sind aber auch Kisten oder etwa Kartons, die sich nur bedingt für eine Umladung eignen. Der Verein regt daher an, anstelle der Formulierung „geschlossene Lademittel“ die Wendung „Container“ vorzusehen. Der HGB-RefE verwendet diese Bezeichnung auch an anderer Stelle, nämlich in § 485 Abs. 2 S. 2 und § 503 Abs. 1 S. 2. Die Bezeichnung „Container“ soll auch nicht geschlossene Einheiten wie *flat racks* und *open-top-Container* umfassen, weil auch diese für eine vielfache Umladung vorgesehen sind. **48**

Zudem ist die Formulierung, dass Gut, das sich in einem geschlossenen Lademittel befindet, „ganz oder teilweise“ umgeladen werden darf, unglücklich. Gut, das sich hier in einem Lademittel befindet, kann nicht teilweise umgeladen werden, es sei denn, dass es dem Lademittel entnommen wird. **49**

Schließlich sollte weiterhin die Formulierung, dass „... in ein anderes Schiff...“ umgeladen werden darf, gestrichen werden, weil eine Umladung von Gut auch in der Weise erfolgen kann, dass es gelöscht und anschließend wieder auf dasselbe Schiff verladen wird. **50**

Insgesamt spricht sich der Verein dafür aus, § 485 Abs. 3 HGB-RefE in folgender Weise zu fassen: **51**

Befindet sich das Gut in einem Container, ist der Verfrachter befugt, den Container umzuladen.

### **§ 486 HGB-RefE**

Abweichend von § 486 Abs. 1 HGB-RefE bestimmt § 486 HGB-RefE, dass der Verfrachter „... alle ...“ Urkunden zur Verfügung zu stellen habe. Nach Auffassung des Vereins macht es **52**

keinen Unterschied, ob dieses Wort mit in die Vorschrift aufgenommen wird oder nicht. Aus systematischen Gründen und um Missverständnissen vorzubeugen sollte jedenfalls ein Gleichlauf mit der Vorschrift des § 413 Abs. 1 HGB hergestellt werden.

Der Verein hält es für richtig, die Bestimmung des § 486 Abs. 2 S. 2 HGB-RefE AGB-fest auszugestalten, wie es im neuen § 486 Abs. 2 S. 3 HGB-RefE (und in Übereinstimmung mit § 449 Abs. 1 und Abs. 2 S. 1 HGB, § 449 Abs. 1 S. 1 HGB-RefE) vorgesehen wird. **53**

Ebenso befürwortet der Verein grundsätzlich die Regelung des § 486 Abs. 2 S. 4 HGB-RefE, die eine Verringerung der Haftung nach S. 2 durch eine Bestimmung im Konnossement Dritten gegenüber für unwirksam erklärt. Systematisch hätte die Vorschrift des S. 4 allerdings in den dritten Untertitel (§§ 513 ff. HGB-RefE) gehört, etwa in die Bestimmung des § 525 HGB-RefE. **54**

§ 486 Abs. 2 S. 4 HGB-RefE betrifft von vornherein nur im einzelnen ausgehandelte Vereinbarungen. Eine Herabsetzung der Haftung in den Konnossementsbedingungen, also in AGB des Verfrachters, ist bereits nach § 486 Abs. 2 S. 3 HGB-RefE unwirksam, und zwar nicht nur Dritten, sondern auch dem Befrachter gegenüber. Andererseits ist es aus Sicht des Vereins ungewöhnlich und praxisfern anzunehmen, dass zwischen dem Verfrachter und dem Befrachter eine Vereinbarung im einzelnen ausgehandelt wird, die (auch) das Konnossements-Rechtsverhältnis betreffen soll und daher in das Konnossement aufgenommen wird. Abgesehen von den Angaben zur Beförderung finden sich hier normalerweise nur vorformulierte Bedingungen des Verfrachters, dessen Konnossementsformular Verwendung findet. **55**

### **§ 487 HGB-RefE**

Die Vorschrift des § 487 Abs. 1 S. 1 HGB-RefE formuliert als Rechtsfolge, dass „... der Verfrachter Ersatz der hierdurch verursachten Schäden und Aufwendungen verlangen ...“ könne. Gleiches gilt für § 487 Abs. 2 S. 1 HGB-RefE. Abweichend davon heißt es in den parallelen Vorschriften der § 414 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 S. 1, § 455 Abs. 2 S. 1, § 468 Abs. 3 S. 1 HGB-RefE, ebenso in § 487 Abs. 3 S. 1 HGB-RefE, dass der Auftraggeber dem Unternehmer die durch die Pflichtverletzung „... verursachten Schäden und Aufwendungen zu ersetzen“ habe. Die Wendung „zu ersetzen“ findet sich außerdem noch in § 490 Abs. 2 S. 2, § 501 Abs. 1, § 542 Abs. 5, und § 569 Abs. 3 HGB-RefE, die Umschreibung „... kann verlangen ...“ **56**



in § 489 Abs. 3 S. 1, § 490 Abs. 1 S. 3 HGB-RefE. Es bietet sich an, durchgehend eine einheitliche Formulierung zu wählen.

### **§ 488 HGB-RefE**

Die unverändert gebliebene Bestimmung des § 488 HGB-RefE regelt nach dem Vorbild **57** des § 415 HGB das Recht des Befrachters zur Kündigung des Frachtvertrages. Weiterhin befasst sich der HGB-RefE lediglich mit der Kündigung des gesamten Vertrages, erwähnt aber die Möglichkeit einer Teilkündigung nicht. Eine solche ist im allgemeinen Frachtrecht in § 416 HGB (der unverändert bleiben soll) sowie für die Reisecharter in § 533 HGB-RefE vorgesehen. Es ist schwerlich nachzuvollziehen, dass eine Teilkündigung im Stückgutfrachtvertrag des Seerechts nicht gleichermaßen möglich sein soll. Zudem besteht im Hinblick auf § 416 HGB sowie § 533 HGB-RefE die Gefahr, dass aus dem Fehlen der Möglichkeit einer Teilkündigung im Stückgutfrachtvertrag der Ausschluss einer solchen gefolgert werden könnte. Der Verein hält dies nicht für sachgerecht. Er bleibt bei seiner Anregung (Rn 31), auch im Stückgutfrachtvertrag die Möglichkeit einer Teilkündigung durch den Befrachter vorzusehen.

### **§ 489 HGB-RefE**

Abweichend vom KomE knüpft der Tatbestand des § 489 Abs. 1 HGB-RefE an eine **58** Verletzung der Pflicht des Befrachters an, die vollständige Abladung zu bewirken. Der Verein erinnert daran, dass üblicher Weise die Zurverfügungstellung der Ladung nicht als Rechtspflicht angesehen wird, deren Erfüllung der Verfrachter etwa einklagen kann. Vielmehr stellt sich die Abladung werkvertraglich als bloße notwendige Vorbereitungshandlung im Sinne des § 642, § 643 BGB dar, die lediglich eine Obliegenheit begründet. Der Verein sieht keinen Anlass, die Abladung des Gutes durch den Befrachter von Gesetzes wegen als eine echte Rechtspflicht auszugestalten und regt daher an, es bei der Bestimmung des § 489 Abs. 1 HGB-KomE zu belassen.

### **§ 489 Abs. 4 HGB-RefE**

Gegenstand des § 489 HGB-RefE sind die Rechte des Verfrachters im Falle der nicht **59** vollständigen Abladung. Nach Abs. 1 der Vorschrift hat der Verfrachter, bevor er seine Rechte wahrnehmen kann, dem Befrachter grundsätzlich eine Frist zu setzen. Erfolgt die

Abladung gleichwohl nicht, kann der Verfrachter entweder den Vertrag kündigen (Abs. 2) oder, im Falle der teilweisen Abladung, die Güter befördern und dennoch grundsätzlich die volle Fracht verlangen (Abs. 3). In Abs. 4 ist näher geregelt, in welchen Fällen eine Fristsetzung entbehrlich ist. Liegt einer der Tatbestände vor, konnte der Verfrachter nach dem KomE seine Rechte nach Abs. 2 oder 3 ausüben, also den Frachtvertrag in vollem Umfang kündigen oder das teilweise abgeladene Gut befördern und die volle Fracht verlangen.

§ 489 Abs. 4 S 1 und 2 HGB-RefE treffen insoweit eine etwas abweichende Regelung. Im KomE war noch vorgesehen, dass das Erfordernis der Fristsetzung auch entfällt, wenn „besondere Umstände vorliegen, die unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die sofortige Kündigung rechtfertigen“. Dabei standen unter diesen Umständen dem Verfrachter beide Alternativen offen, d. h. er konnte sowohl die Kündigung des gesamten Frachtvertrages erklären als auch das teilweise abgeladene Gut befördern und die volle Fracht verlangen. Hiervon weicht der RefE nunmehr ab. Geregelt wird wiederum der Wegfall des Erfordernisses der Fristsetzung bei Vorliegen besonderer Umstände, die unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die sofortige Kündigung rechtfertigen. Allerdings steht dem Verfrachter in diesem Falle lediglich die vollständige Kündigung zur Verfügung. Ist das Gut teilweise abgeladen und möchte der Verfrachter dieses Gut befördern und die volle Fracht verlangen, bleibt es bei dem Erfordernis der Fristsetzung. Die Begründung erläutert hierzu (siehe S. 126 f.), dass es nicht gerechtfertigt erscheine, dem Verfrachter zu gestatten, teilweise am Vertrag festzuhalten, wenn er sich auf Umstände beruft, die eine sofortige Kündigung des gesamten Vertrages rechtfertigen. **60**

Der Verein hält die Regelung des § 489 Abs. 4 S. 2 HGB-RefE für verfehlt und empfiehlt, es bei dem Abs. 4 in der Fassung des KomE zu belassen. Insgesamt erscheinen dem Verein der Tatbestand und die eingeschränkte Rechtsfolge des § 489 Abs. 4 S. 2 HGB-RefE als allzu detailliert. Zum anderen hält der Verein die Erwägung, dass das Vorliegen von Umständen, die unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses unzumutbar machen, tatsächlich auch nur eine Kündigung des gesamten Vertrages rechtfertigt, für unzutreffend. Letztlich geht es lediglich um die Frage, ob das Erfordernis der Fristsetzung entfallen soll oder nicht. Zum anderen ist zu berücksichtigen, dass es im Ausgangspunkt um eine Pflichtverletzung des Befrachters geht, so dass schon von daher kein Anlass besteht, die Rechtsbehelfe des Verfrachters zu beschränken. Drittens sind auch Fälle denkbar, in denen die besonderen Umstände, die die sofortige Kündigung rechtfertigen, **61**

tatsächlich nur den noch nicht verladene Teil der Güter betreffen. Und schließlich kann die vorgesehene Regelung des § 489 Abs. 4 S. 2 HGB-RefE nicht sinnvoll auf den Fall angewandt werden, dass die bereits angelieferten Güter schon verladen wurden und sich auf der Reise befinden. Hier würde das Erfordernis einer Kündigung des gesamten Vertrages den Verfrachter in nicht sachgerechter Weise belasten.

### **§ 490 Abs. 6 HGB-RefE**

Gegenstand des § 490 Abs. 6 HGB-RefE ist der Fall, dass der Seefrachtbrief als Sperrpapier ausgestaltet ist und der Verfrachter unter Verstoß gegen die sich daraus ergebenden Verpflichtungen eine Weisung ausführt, ohne sich den Seefrachtbrief vorlegen zu lassen. Abs. 6 S. 1 begründet eine verschuldensunabhängige Haftung. Abweichend vom KomE ist diese nach § 490 Abs. 6 S. 2 HGB-RefE auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre. Der Verein hält diese Regelung für sachgerecht. **62**

Gleiches gilt für die Bestimmung des § 490 Abs. 6 S. 3 HGB-RefE. Hier wird die nach S. 2 beschränkte Haftung beidseitig AGB-fest ausgestaltet. Auch dies entspricht den Bestimmungen der § 520 Abs. 2, § 525 HGB-RefE für das Konnossement. **63**

Der Verein regt allerdings an, § 490 Abs. 6 S. 4 HGB-RefE nach dem Vorbild des § 486 Abs. 2 S. 4 HGB-RefE (oben Rn 54–55) wie folgt umzuformulieren: **64**

Eine Bestimmung im Seefrachtbrief, durch die die Haftung weiter verringert wird, ist jedoch Dritten gegenüber stets unwirksam.

Der Verein hat eine Reihe von Bedenken gegen die jetzt vorgesehene Fassung des § 490 Abs. 6 S. 4 HGB-RefE. Zum einen ist klarzustellen, dass es sich bei der von der Beschränkung nach S. 2 abweichenden Bestimmung um eine im einzelnen ausgehandelte Vereinbarung handeln muss, die ihren Weg in den Seefrachtbrief gefunden haben muss. Dies mag im Einzelfall so gehandhabt worden sein. Normalerweise enthält ein Seefrachtbrief lediglich Allgemeine Geschäftsbedingungen des Verfrachters. **65**

Nicht für gelungen hält der Verein die Regelung, dass nach dem Wortlaut des § 490 Abs. 6 S. 4 HGB-RefE offenbar auch eine Erweiterung der Haftung des Verfrachters Dritten gegenüber unwirksam sein kann. Allerdings ist der S. 4 in der Weise formuliert, dass sich der Verfrachter dem Dritten gegenüber auf die Vereinbarung beruft. Nun wird der Verfrachter **66**

aber kaum eine Regelung geltend machen, in der zugunsten des Dritten eine höhere Haftung vorgesehen ist. Dies ist letztlich auch die Sicht, die in der RefE-Begr vertreten wird (S. 129). Der Verein hält es daher für sachgerechter, in § 490 Abs. 6 S. 4 HGB-RefE unmittelbar auf haftungsverringemde Abreden abzustellen.

Für verfehlt hält der Verein weiter den Vorbehalt, dass die haftungsbeschränkende Abrede dem Dritten gegenüber nur dann wirksam ist, wenn dieser nicht in gutem Glauben war. Offenbar soll sich der gute Glaube auf das Fehlen einer haftungsbeschränkenden Abrede beziehen. Diese aber wird sich regelmäßig unmittelbar im Seefrachtbrief selbst finden. Der Dritte hat normalerweise Gelegenheit, den Seefrachtbrief einzusehen. Würde er dies tun, würde er auch auf die dortige haftungsbeschränkende Regelung aufmerksam. Letztlich wären daher Fälle, in denen der Dritte tatsächlich gutgläubig war, äußerst selten. Auch § 520 Abs. 2, § 525 HGB-RefE erklären im Hinblick auf das Konnossement entsprechende Abreden durchgehend für unwirksam, ohne dass es auf die Gutgläubigkeit des Dritten ankommt. Der Verein hält es nicht für gerechtfertigt, insoweit Konnossemente einerseits und als Sperrpapier ausgestaltete Seefrachtbriefe andererseits verschieden zu behandeln. In beiden Fällen darf der Verfrachter gleichermaßen Weisungen nur ausführen, wenn er sich das betreffende Dokument vorlegen lässt. 67

#### **§ 492 Abs. 2 S. 2 HGB-RefE**

Nach § 492 Abs. 2 S. 1 HGB-RefE entfällt der Anspruch auf die Fracht, wenn die Unmöglichkeit der Beförderung dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen ist. S. 2 befasst sich mit dem umgekehrten Fall, in dem die Unmöglichkeit der Beförderung in den Risikobereich des Befrachters fällt. Hier bleibt, im Gegensatz zu S. 1, der Frachtanspruch grundsätzlich bestehen, allerdings nach Maßgabe bestimmter Vorbehalte. Das Fortbestehen des Frachtanspruchs wird in § 492 Abs. 2 S. 2 lediglich vorausgesetzt, nicht aber ausdrücklich bestimmt. Insoweit weicht der RefE von der parallelen Regelung des § 492 Abs. 2 S. 2 HGB-KomE ab. Der Verein regt an, den Ausgangspunkt, dass der Frachtanspruch in den Fällen des Satzes 2 grundsätzlich bestehen bleibt, ausdrücklich in die Vorschrift mit aufzunehmen. Gleiches gilt für die Vorschrift des § 420 Abs. 2 HGB-RefE. 68

### **§ 493 Abs. 2 HGB-RefE**

§ 493 Abs. 2 S. 1 HGB-KomE hatte die Entstehung der Pflicht des Empfängers zur Zahlung der Fracht alternativ noch daran angeknüpft, dass er seine Rechte nach Abs. 1 S. 1 geltend macht und die Ablieferung des Gutes verlangt oder dass er eine Weisung erteilt. Abweichend davon genügt nach § 493 Abs. 2 S. 1 HGB-RefE die Erteilung einer Weisung nicht mehr, um einen Frachtanspruch des Verfrachters gegen den Empfänger auszulösen. Der Verein hält dies aus den in der RefE-Begr (S. 133) genannten Gründen für sachgerecht. **69**

### **§ 494 HGB-RefE**

Die Regelung des § 494 HGB-RefE übernimmt die entsprechende Bestimmung des § 494 HGB-KomE wörtlich. Der Verein hat sich in seiner Stellungnahme dafür ausgesprochen (Rn 41), eine besondere Haftung des Verfrachters für die Überschreitung der Lieferfrist nur dann vorzusehen, wenn eine Lieferfrist vereinbart worden ist. Sofern § 494 HGB einschließlich des zweiten Tatbestands („vernünftigerweise zuzubilligen ist“) beibehalten werden soll, wäre in § 498 HGB klarzustellen, dass die besondere Haftung des Verfrachters nach §§ 498 HGB-RefE im Falle einer Überschreitung der Lieferfrist nur eintritt, wenn eine solche vereinbart ist (siehe noch sogleich Rn 71). **70**

### **§ 498 HGB-RefE**

Wie bereits zuvor in Rn 70 angesprochen, hält der Verein es aus den in seiner Stellungnahme Rn 41 genannten Gründen für richtig, eine Haftung des Verfrachters für die Überschreitung der Lieferfrist nur vorzusehen, wenn zwischen den Parteien eine Lieferfrist vereinbart worden ist. Die Überschreitung einer Frist, die ihm „vernünftigerweise zuzubilligen ist“ (siehe § 494 HGB-RefE) sollte folgenlos bleiben. **71**

### **§ 499 HGB-RefE**

Der Ausschlussgrund der Gefahren der See (§ 608 Abs. 1 Nr. 1 HGB) ist entgegen der Empfehlung des Vereins nicht beibehalten worden. Allerdings findet sich in der Begründung (S. 136 unten) der Hinweis, dass im Hinblick auf die Entlastung nach § 598 S. 2 HGB-RefE und die Frage, ob der Verfrachter die erforderliche Sorgfalt angewandt hat, auch die besonderen Gefahren der See zu berücksichtigen seien. Dies gilt aber gleichermaßen für alle in § 499 Abs. 1 Nr. 1 bis 7 HGB-RefE genannten Tatbestände. Die Frage ist allerdings, ob der **72**

betreffende Entlastungsgrund an der privilegierten Darlegungs- und Beweislast des § 499 Abs. 2 HGB-RefE teilnimmt. Der Verein ist weiterhin der Auffassung, dass dies auch für den Tatbestand der Gefahren der See beibehalten werden sollte.

Der Verein hat sich in seiner Stellungnahme (Rn 80) zudem dafür ausgesprochen, die heute **73** in § 608 Abs. 2 Nr. 2, 3 und 4 HGB genannten Ausschlussgründe (Krieg etc., gerichtliche Beschlagnahme, Streik) beizubehalten. Der Referentenentwurf geht hierüber ohne Stellungnahme hinweg. Der Verein spricht sich weiterhin für eine Beibehaltung aus. Die Tatbestände sind international anerkannt und entsprechen den Bedürfnissen der Schifffahrt. Häufig befahren Schiffe Gebiete, in denen in jeder Hinsicht unsichere Verhältnisse herrschen. Dem sollte auch im Rahmen der Haftungsausschlussgründe des § 499 Abs. 1 HGB-RefE Rechnung getragen werden.

#### **Ausschlussgrund „Feuer“**

Der Verein hat sich in seiner Stellungnahme dafür ausgesprochen, den heute in § 607 **74** Abs. 2 S. 1 HGB vorgesehenen Haftungsausschluss bei Feuer beizubehalten (Rn 78). Der RefE äußert sich hierzu nicht.

Der Verein regt weiterhin an, den Katalog des § 499 Abs. 1 HGB-RefE um den **75** Ausschlussgrund „Feuer“ zu ergänzen. Dies entspricht Art. 4 § 2 (b) Haager bzw. Haag-Visby Regeln sowie der heute geltenden Vorschrift des § 607 Abs. 2 S. 1 HGB. Nach wie vor gilt, dass ein Feuer an Bord des Schiffes im Vergleich zu einem Feuer an Land ein erheblich größeres Gefahrenpotential birgt. Gründe hierfür sind etwa die Anwesenheit von Brenn- und Schmierstoffen in größeren Mengen sowie ggf. von gefährlichen Gütern an Bord, der Umstand, dass sich die Feuerlöscheinrichtungen unmittelbar an Bord befinden und damit ebenfalls von dem Feuer bedroht sein können, sowie die Isolierung des Schiffes über lange Zeiträume auf See. Dies ist seit langer Zeit der Anlass dafür, den Verfrachter von einer Haftung für durch Feuer verursachte Schäden zu befreien. An diesem Grundgedanken hat sich bis heute trotz moderner Technik nichts geändert. Sollte es dabei bleiben, dass „Feuer“ kein besonderer Ausschlussgrund nach § 449 Abs. 1 HGB-RefE wird, so spricht sich der Verein dafür aus, dies jedenfalls als erlaubte Haftungsfreizeichnung durch vorformulierte Vertragsbedingungen in § 512 Abs. 2 HGB-RefE vorzusehen (unten Rn 93–94).

### § 499 Abs. 1 Nr. 5 bis 7 HGB-RefE

Der Verein begrüßt die Erweiterung des Katalogs der Tatbestände der besonderen Schadensursachen in § 499 Abs. 1 HGB-RefE um die Nr. 5 bis 7, die Bergungsmaßnahmen, Maßnahmen zur Rettung von Menschenleben sowie Maßnahmen zur Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden betreffen. Nicht für richtig hält der Verein es allerdings, in den Nr. 5 und 7 den zusätzlichen Vorbehalt vorzusehen, dass die Maßnahmen „mit der gebotenen Sorgfalt durchgeführt“ werden müssen. Dabei ist es nicht ohne weiteres ersichtlich, auf wessen Sorgfalt es hier ankommt. Soll es lediglich um die Sorgfalt des Verfrachters und seiner Hilfspersonen einschließlich der Schiffsbesatzung gehen? Oder kann sich der Verfrachter auf die Nr. 5 und 7 schon dann nicht berufen, wenn sich ein Dritter (dessen Verhalten er sich nicht zurechnen lassen muss) unsorgfältig verhält? Letzteres ist offenbar nicht gemeint. Der Verein empfiehlt insoweit eine Klarstellung in der RefE-Begr Abgesehen davon wird auch bereits in dem allgemeinen Entlastungstatbestand des § 598 S. 2 HGB-RefE auf die Sorgfalt des Verfrachters abgestellt. 76

Die RefE-Begr verweist (auf S. 138) im Hinblick auf die Nr. 5 auf Art. 5 Abs. 6 Hamburg Regeln und bezüglich der Nr. 7 auf Art. 17 Abs. 3 (n) Rotterdam Regeln und führt an, dass sich auch dort jeweils der Vorbehalt finde, dass lediglich „angemessene“ Maßnahmen zu berücksichtigen seien. Diese Einschränkung hält auch der Verein für geboten. Er regt daher an, in den Nr. 5 und 7 jeweils auf angemessene und nicht auf sorgfältig durchgeführte Maßnahmen abzustellen. 77

### § 503 Abs. 3 HGB-RefE

In § 503 Abs. 3 HGB-RefE wird die Haftung des Verfrachters wegen Überschreitung der Lieferfrist auf das Zweieinhalbfache der Fracht begrenzt, höchstens jedoch auf den Betrag, der im Falle des Verlustes zu zahlen wäre. Diese Regelung geht auf Art. 60 Rotterdam Regeln, Art. 6 Abs. 1 (b) und (c) Hamburg Regeln zurück. Abweichend davon bestimmt die parallele Vorschrift des § 431 Abs. 3 HGB-RefE, dass die Obergrenze bei dem Dreifachen der Fracht liegt. Ein sachlicher Grund für die unterschiedlichen Regelungen vermag der Verein nicht zu erkennen. Die RefE-Begr (S. 97 unten) erläutert dazu, dass im Landverkehr, anders als im Seeverkehr, die Einhaltung der Lieferfrist eine erheblich größere Bedeutung habe, so dass es nicht sachgerecht erscheine, die heute geltende Haftung noch weiter zu begrenzen. Dieser Begründung vermag sich der Verein nicht anzuschließen. Zwar kann es zutreffen, dass 78

die Einhaltung der Lieferfrist im Landfrachtrecht eine größere Bedeutung hat. Dieser Umstand aber stellt aus Sicht des Vereins keine tragfähige Grundlage für eine Ungleichbehandlung dar. Vielmehr ist eine Gleichschaltung der Vorschriften aus rechtssystematischen Gesichtspunkten geboten. Im Falle erweiterter Seebeförderungen (oben Rn 15–18), bei denen es zu einer Überschreitung der Lieferfrist kommt, würde, wenn der Schadensort unbekannt bleibt, nach § 452 S. 1 HGB die Regelung des § 431 Abs. 3 HGB zur Anwendung gelangen, während bei einer reinen Seebeförderung die Bestimmung des § 503 Abs. 3 HGB-RefE gelten würde, obwohl die beiden Fälle sich tatsächlich nur geringfügig durch möglicherweise bedeutungslose Land-Teilstrecken unterscheiden.

### **§ 508 HGB-RefE**

Der Verein hatte angeregt, in die Regelung des § 519 HGB-KomE eine Bestimmung von der Art des heutigen § 607a Abs. 3 HGB aufzunehmen. Dort wird klargestellt, dass der Geschädigte den Wertersatz auch dann nur einmal erhält, wenn er den Verfrachter einerseits und dessen Leute bzw. die Mitglieder der Schiffsbesatzung andererseits in Anspruch nimmt. Der RefE übernimmt dies nicht und erläutert dazu (S. 146), dass sich bereits aus § 421 BGB ergebe, dass auf Grund der Regelungen über die Gesamtschuldnerschaft der Höchstbetrag lediglich einmal zu zahlen sei. Der Verein hält eine entsprechende Regelung allerdings weiterhin für geboten. Die Schifffahrt hat mit internationalen Sachverhalten zu tun und es ist keinesfalls sichergestellt, dass Gerichte von einer Gesamtschuldnerschaft von Verfrachter und Leuten etc. ausgehen und dass das Gesamtschuldverhältnis gerade dem deutschen Recht unterliegt. **79**

### **§ 509 HGB-RefE**

Der RefE sieht – im Widerspruch zu der Empfehlung des Vereins (Rn 94) – weiterhin Regelungen zum ausführenden Verfrachter vor. Abweichend von § 520 HGB-KomE wird der ausführende Verfrachter nunmehr als „Dritter“ bezeichnet, der nicht der Verfrachter ist. Dies sei, so die RefE-Begr (S. 147), darauf zurückzuführen, dass die Beförderung auch durch andere Personen durchgeführt werden könne, die nicht den Voraussetzungen eines Reeders entsprächen, etwa durch den Eigner eines Binnenschiffes oder – im Hinblick auf das nunmehr durch § 509 Abs. 1 S. 2 HGB-RefE mit einbezogene Laden und Löschen des Gutes – durch den Zeitcharterer oder einen Umschlagsbetrieb. **80**



Durch die Verwendung des Wortes „Dritter“ werden darüber hinaus noch andere Parteien **81**  
 erfasst. Insbesondere kommt in Betracht, auch sämtliche Unterverfrachter, insbesondere auch  
 Sub-Charterer des Schiffes, als ausführende Verfrachter anzusehen. Eine entsprechende  
 Diskussion wird auch im Zusammenhang mit Art. 1 Nr. 3, Art. 4 CMNI geführt.

Der Verein regt an, möglichst im Wortlaut des § 509 HGB-RefE, jedenfalls aber in der **82**  
 Begründung klarzustellen, ob tatsächlich nur die jeweils letzte, die Beförderung bzw. das  
 Laden und Löschen bewirkende Partei ausführender Verfrachter ist, oder möglicherweise  
 auch jede dazwischen geschaltete Partei.

Der Verein spricht sich jedenfalls dafür aus, nur jeweils die letzte Person, die die **83**  
 betreffenden Tätigkeiten selbst mit eigenen Mitteln durchführt, als ausführenden Verfrachter  
 anzusehen. Dies entspricht dem ursprünglichen Gedanken, der der Einführung des  
 ausführenden Frachtführers in § 437 HGB zu Grunde lag, nämlich dass es dem  
 ursprünglichen Absender bzw. endgültigen Empfänger ermöglicht werden sollte, unmittelbar  
 denjenigen in Anspruch zu nehmen, der den Schaden tatsächlich verursacht hat. Dieser  
 Ansatz diene der Vermeidung einer Kette von Streitverkündungen im Prozess und der  
 Erhöhung des Prozesskostenrisikos. Indem man einen erleichterten Zugriff auch auf alle  
 zwischen geschalteten Personen ermöglicht, würde dieser Zweck gerade vereitelt.

Der Verein geht davon aus, dass eine Inanspruchnahme des Umschlagsbetriebes (§ 509 **84**  
 Abs. 1 S. 2 HGB-RefE) ausscheidet, wenn bereits der vertragliche Verfrachter zu FIO-  
 Bedingungen kontrahiert hat, also selbst für das Laden bzw. Löschen nicht verantwortlich ist.  
 In diesen Fällen übernimmt der (ursprüngliche) Befrachter das Laden und Löschen (siehe  
 § 485 Abs. 2 S. 1 HGB-RefE), wobei das Löschen für den Befrachter durch den Empfänger  
 erfolgt. Es wäre widersinnig, in den FIO-Fällen den Umschlagsbetrieb für das Laden bzw.  
 Löschen gegenüber dem vertraglichen Befrachter bzw. dem endgültigen Empfänger nach  
 Maßgabe des Seefrachtrechts haften zu lassen, obwohl der Umschlagsbetrieb in der Regel  
 direkt durch diese beauftragt wird.

Der Verein regt an, die FIO-Fälle zu regeln. Dies geschieht sinnvoller Weise durch eine **85**  
 kleine Änderung der einleitenden Formulierung des § 509 Abs. 1 HGB-RefE; „Wird die *vom*  
*Verfrachter geschuldete* Beförderung ...“.

§ 509 Abs. 2 HGB-RefE enthält nicht mehr, wie noch § 520 Abs. 2 HGB-KomE, einen Hinweis auf den Fall, dass der ausführende Verfrachter „aus einem Konnossement“ in Anspruch genommen wird. Diese Regelung findet sich nunmehr – systematisch richtig – in § 522 Abs. 3 HGB-RefE. Der Sache nach ist die dort getroffene Regelung zutreffend. Allerdings macht der Verein nochmals darauf aufmerksam, dass die Formulierung, dass der ausführende Verfrachter „aus einem Konnossement“ in Anspruch genommen wird, nicht richtig ist. Aus dem Konnossement haftet stets nur der vertragliche Verfrachter, nicht aber der ausführende Verfrachter. Es trifft allerdings zu, dass der ausführende Verfrachter von dem aus dem Konnossement Berechtigten nach Maßgabe des Konnossements in Anspruch genommen werden kann. Hier bietet sich die Formulierung an:

Nimmt der aus einem Konnossement berechtigte Empfänger den ausführenden Verfrachter in Anspruch ....

### **§ 510 HGB-RefE**

Der Verein regt nochmals an, von der Verwendung der Formulierung „in vertragsgemäßem Zustand“ in § 510 Abs. 1 S. 1 HGB-RefE abzusehen. Dies entspricht der Terminologie von Lieferverträgen. Der Verfrachter ist allerdings nur verpflichtet, das Gut in dem Zustand abzuliefern, in dem er es zur Beförderung übernommen hat. Der Frachtvertrag umschreibt keinen „vertragsgemäßen Zustand des Gutes“. Der RefE sieht umfangreiche Änderungen auch im allgemeinen Frachtrecht vor. Es bietet sich daher an, auch die parallele Regelung des § 438 Abs. 1 S. 1 HGB entsprechend zu ändern.

### **§ 511 HGB-RefE**

Der Verein begrüßt grundsätzlich die Ergänzung des § 522 Abs. 1 HGB-KomE um die in § 511 Abs. 1 S. 2 HGB-RefE vorgesehene Regelung, dass die Verlustvermutung nicht gilt, wenn das Gut nicht ausgeliefert werden darf, weil es mit einem GH-Pfandrecht belastet ist.

Der Verein hält allerdings die Formulierung des Vorbehalts für unglücklich. Zum einen sollte er nicht nur Fälle erfassen, in denen das Gut nicht ausgeliefert werden darf, sondern auch solche, in denen der Verfrachter das Gut zurückbehalten kann und von diesem Recht Gebrauch macht. Ein solches Zurückbehaltungsrecht gewährt nicht nur ein Pfandrecht an den Gütern wegen GH-Beiträgen (§ 595 HGB-RefE). In gleicher Weise kann ein Pfandrecht zur

Sicherung von Bergungsansprüchen bestehen (§ 586 HGB-RefE), aber auch ein ganz normales Verfrachterpfandrecht nach § 495 HGB-RefE, ebenso ein (lediglich schuldrechtlich wirkendes) Zurückbehaltungsrecht des Verfrachters.

Insgesamt hält der Verein es weiterhin nicht für richtig, an den Grund für die Nichtauslieferung anzuknüpfen. Vielmehr sollte die Verlustvermutung bereits dann entfallen, wenn allseits bekannt ist, wo sich das Gut befindet und eine Ablieferung in angemessener Zeit zu erwarten ist (siehe DVIS Stellungnahme Rn 105). **90**

Es sind genügend Szenarien denkbar, in denen klar ist, dass die Güter im weiteren Verlauf ausgeliefert werden, dass dem aber zur Zeit ein Hinderungsgrund entgegen steht. Neben den bereits genannten Fällen der Ausübung eines Zurückbehaltungsrechts ist etwa auch an einen unvorhergesehenen längeren Werftaufenthalt des Schiffes auf Grund eines Maschinenschadens zu denken, bei dem sich die Ladungsseite entschließt, das Gut im Schiff zu lassen und die Wiederherstellung des Schiffes abzuwarten. Gleiches gilt etwa für den Fall einer „Geiselnahme“ des Schiffes durch Piraten oder für Konstellationen, die durch ein Embargo begründet werden können. Dies mag eine Haftung für die Überschreitung der Lieferfrist begründen, rechtfertigt es aber nicht, den Verlust des Gutes zu vermuten und womöglich den Verfrachter auch noch mit der Entsorgung der Ware zu belasten. **91**

### **§ 512 HGB-RefE**

Der Verein spricht sich dafür aus, die Ausnahmeregelung des § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB-RefE zu streichen. Hier ist vorgesehen, dass, abweichend von Abs. 1, die Haftung des Verfrachters in vorformulierten Vertragsbedingungen auf höhere als die in § 503 HGB-RefE vorgesehenen Beträge begrenzt werden kann. An einer solchen Regelung wäre normalerweise der Befrachter interessiert, dem es durch § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB-RefE ermöglicht würde, in seinen AGB eine höhere Haftung des Verfrachters vorzusehen. Der RefE geht vielleicht von der Vorstellung aus, dass es in der Regel der Verfrachter ist, der die Bedingungen des Frachtvertrages diktiert. Dies entspricht jedoch nicht der Rechtswirklichkeit. Es gibt eine ganze Reihe marktstarker Verlader, die erheblichen Einfluss auf die Ausgestaltung von Frachtverträgen nehmen. Ihnen würde es durch § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB-RefE ermöglicht, in ihren Bedingungen eine höhere Haftung des Verfrachters vorzusehen. Eine Obergrenze ist nicht vorgesehen, so dass auch Höchstbeträge vorgesehen werden könnten, die im Ergebnis einem Wegfall der Höchsthaftung gleichkämen. Im Gegensatz dazu ist es dem Verfrachter **92**

nicht möglich, in seinen vorformulierten Vertragsbedingungen eine geringere Haftung zu vereinbaren. Diese Ungleichbehandlung erscheint dem Verein nicht sachgerecht.

Darüber hinaus hält der Verein es für sachgerecht, nach dem Vorbild des Art. 25 Abs. 2 (a) **93** und (b) CMNI die Möglichkeit vorzusehen, durch vorformulierte Vertragsbedingungen eine Haftungsfreizeichnung für nautisches Verschulden vorzusehen. Gleiches gilt im Hinblick auf eine Haftungsfreizeichnung für Feuer, sofern dies nicht bereits als besonderer Haftungsausschlussgrund in § 499 Abs. 1 HGB-RefE aufgenommen wird (oben Rn 74–75). Die Ausschlussgründe „nautisches Verschulden“ und „Feuer“ gehen auf Art. 4 § 2 (a) und (b) Haager/Haag-Visby Regeln zurück und finden sich bereits heute in § 607 Abs. 2 S. 1 HGB. Es handelt sich um weltweit anerkannte und von den internationalen Versicherungsmärkten akzeptierte Ausnahmebestimmungen. Bleibt es – anweichend von der ausdrücklichen Empfehlung des Vereins – bei der Abkehr von den Haager bzw. Haag-Visby Regeln (dazu oben Rn 5–9) und der damit verbundenen rechtlichen „Isolierung“ Deutschlands, sind zumindest entsprechende Bestimmungen aufzunehmen. Der Verein ist sich bewusst, dass insbesondere der Haftungsausschluss für nautisches Verschulden im Vergleich zu den Frachtrechten anderer Verkehrsträger sowie zu den allgemeinen schuldrechtlichen Grundsätzen eine heute kaum noch zu rechtfertigende Ausnahme darstellt. Gleichwohl hält der Verein es für wichtig, den internationalen Einklang mit anerkannten Seerechtsordnungen beizubehalten.

Systematisch sollte die Möglichkeit, die Haftungsausschlüsse für nautisches Verschulden **94** und Feuer in vorformulierten Vertragsbedingungen vorzusehen, in § 512 Abs. 2 HGB-RefE geregelt werden. Gleiches würde für die jetzt in Nr. 1 vorgesehene Bestimmung betreffend die Erhöhung des Höchstbetrages gelten, wenn dieser beibehalten wird (oben Rn 92). Von diesen zuvor genannten Haftungsausschlüssen unterscheidet sich systematisch die heute in § 512 Abs. 2 Nr. 2 vorgesehene Alternative der Vereinbarung des Montreal-Haftungsmodells. Der höhere Höchstbetrag sowie die Haftungsausschlüsse für nautisches Verschulden und Feuer können alternativ oder kumulativ vorgesehen werden, während das Montreal-Haftungsmodell als eigenständiges, alles überlagerndes System vereinbart werden darf. Ausgehend davon sollte daher die Möglichkeit, das Montreal-Haftungsmodell vorzusehen, ggf. in einem eigenständigen neuen Abs. 3 des § 512 HGB-RefE geregelt werden. Hier bestehen Parallelen zu § 452d Abs. 2 HGB, der unverändert bleiben soll.

### § 512 Abs. 2 Nr. 2 HGB-RefE – das Montreal-Haftungsmodell

Der Verein hat auch die Regelung des § 512 Abs. 2 Nr. 2 HGB-RefE erörtert (Montreal-Haftungsmodell). Es geht um ein Haftungsregime nach dem Vorbild des Montrealer Übereinkommens, das im Wege allgemeiner Geschäftsbedingungen (des Verfrachters oder des Befrachters) vereinbart werden kann. Das Modell umfasst eine verschuldensunabhängige Haftung des Verfrachters bis zu einem Höchstbetrag von wenigstens 19 SZR pro Kilogramm, bei der es auch im Falle eines qualifizierten Verschuldens bleibt. Da abweichend von § 503 Abs. 1 S. 1 HGB-RefE nicht auf die Stück-Alternative abgestellt wird, kann dies im Ergebnis dazu führen, dass der Höchstbetrag der Haftung sogar unterhalb des in § 503 Abs. 1 S.1 HGB-RefE vorgesehenen Betrages liegt. Darüber hinaus ist die Anwendung der § 498 S.1, § 499 HGB-RefE ausgeschlossen, wo bestimmte Einwendungen des Verfrachters gegen eine Inanspruchnahme geregelt sind. Der Verein versteht § 512 Abs. 2 Nr. 2 HGB-RefE so, dass der Verfrachter sich weiterhin auf eine mitwirkende Verursachung des Befrachters bzw. Empfängers auf Grundlage des § 254 BGB, dessen Anwendung nicht ausgeschlossen ist, berufen kann. 95

§ 512 Abs. 2 Nr. 2 HGB-RefE gibt den Parteien vor, neben § 507 HGB-RefE auch die Anwendung der § 498 S.2, § 499 HGB-RefE auszuschließen. Diese Vorschriften betreffen alle frachtrechtlichen Einwendungen, die der Verfrachter dem Anspruch aus § 498 S.1 HGB-RefE entgegen halten könnte. Dies steht im Widerspruch zu den parallelen Regelungen der § 449 Abs. 2 S.2, § 466 Abs. 2 S.2 HGB-RefE, die insoweit lediglich den Ausschluss der Anwendung der § 426 und § 427 HGB verlangen. Unangetastet bleibt damit die Vorschrift des § 425 Abs. 2 HGB, die dem Verfrachter erlaubt, sich auf ein mitwirkendes Verhalten des Absenders bzw. Empfängers oder einen besonderen Mangel des Gutes zu berufen. Verhielte es sich so, dass im Rahmen des § 512 Abs. 2 Nr. 2 HGB-RefE auch eine Anwendung des § 254 BGB ausgeschlossen ist (zuvor Rn 95), wäre die Haftung nach dem Montreal-Haftungsmodell der § 449 Abs. 2 S.2, § 466 Abs. 2 S.2 HGB-RefE anders ausgestaltet als die Einstandspflicht des Verfrachters auf Grundlage des Montreal-Haftungsmodells des § 512 Abs. 2 Nr. 2 HGB-RefE. 96

Das Haftungsmodell des Montrealer Übereinkommens hat in der Literatur erhebliche Kritik erfahren. Insbesondere wird der Fall problematisiert, dass es bei den Haftungsbefreiungen und -beschränkungen selbst bei vorsätzlichem Verhalten des Frachtführers bleibt. Hier dürften 97

letztlich auch verfassungsrechtliche Bedenken im Hinblick auf die Eigentumsgarantie des Art. 14 Grundgesetz im Raume stehen. Darüber hinaus weicht das Montrealer Haftungsmodell von der Regelung des § 276 Abs. 3 BGB ab, der anordnet, dass dem Schuldner die Haftung wegen Vorsatzes nicht im voraus erlassen werden kann. Diese Regelung bezieht sich auch auf Individual-Vereinbarungen, während das Montreal-Haftungsmodell des § 512 Abs. 2 Nr. 2 HGB-RefE auch und gerade durch allgemeine Geschäftsbedingungen der Parteien vorgesehen werden kann.

Es besteht zudem die Gefahr, dass die pauschale, verschuldensunabhängige Haftung des Montreal-Haftungsmodells dazu führt, dass die Parteien keine oder eine geringere Schadensprävention betreiben. Das gilt zum einen für den Verfrachter, der möglicherweise veranlasst wird, unsorgfältiger als bisher vorzugehen, aber auch für den Absender, der ggf. dazu verleitet wird, seiner Verpackungs-Obliegenheit nicht mehr in dem gebotenen Maße nachzukommen. **98**

Je nach den Umständen begünstigt oder belastet die Vereinbarung des Montreal-Haftungsmodells den Befrachter, Empfänger oder Verfrachter. Der Verein hat Zweifel, ob die Praxis von der Möglichkeit der Wahl des Montreal-Haftungsmodells Gebrauch machen wird. Im Ergebnis spricht er sich dafür aus, es jedenfalls als Angebot an die Parteien weiterhin vorzusehen. **99**

### **Dritter Untertitel – Überschrift „Beförderungsdokument“**

Der Verein hält die Überschrift „Beförderungsdokument“ für den Dritten Untertitel für nicht sachgerecht. „Beförderungsdokumente“ sind in der Praxis schlechthin alle Dokumente, die für die Durchführung der Beförderung benötigt werden, etwa auch die Angaben des Befrachters zu gefährlichem Gut (siehe § 483 HGB-RefE) sowie die Begleitpapiere (§ 486 HGB-RefE). Um diese aber geht es im Dritten Untertitel nicht. Er befasst sich vielmehr nur mit dem Konnossement und dem Seefrachtbrief. Dies sollte auch in der Bezeichnung des Abschnitts zum Ausdruck kommen („Konnossement und Seefrachtbrief“). **100**

### **§ 513 Abs. 1 HGB-RefE**

Der Verein hält es für richtig, dass der RefE in § 513 Abs. 1 wieder von dem Order-Konnossement als Normalfall ausgeht. Ebenso versteht der Verein die Hinweise in der RefE- **101**

Begr (S. 154 f.) so, dass auch ein Namens-Konnossement ausgestellt werden kann. Er regt allerdings an, dies in der Begründung deutlicher herauszustellen, weil sich dies aus dem Wortlaut des § 513 Abs. 1 HGB-RefE nicht unmittelbar ergibt. Die Formulierung „... sofern nicht ... etwas Abweichendes vereinbart ist ...“ könnte auch so verstanden werden, dass sie sich nur auf das „Ob“ der Ausstellung des Konnossements bezieht. Schließlich versteht der Verein die Ausführungen in der RefE-Begr (S. 156 oben) so, dass Inhaber-Konnossemente nicht mehr ausgestellt werden können. Dies stellt – bei aller Praxisferne des Inhaber-Konnossements – eine erhebliche Abweichung von dem heute geltenden Recht dar. Der Verein empfiehlt daher, dies ausdrücklich in der Begründung klarzustellen.

In § 513 Abs. 1 S. 1 HGB-RefE heißt es, dass ein (Order-)Konnossement von Gesetzes wegen auszustellen ist, „... sofern ... nicht etwas Abweichendes vereinbart ist“. Dies stellt auf eine entsprechende vertragliche Abrede ab. Richtigerweise sollte insoweit, wie auch schon heute, eine einseitige Weisungsbefugnis des Abladers genügen (siehe noch oben Rn 43–44). Andererseits wird die Pflicht zur Ausstellung des Order-Konnossements nach heutigem Recht wie auch nach § 513 Abs. 1 HGB-RefE erst durch ein hierauf gerichtetes Verlangen des Abladers begründet („verhaltener Anspruch“). Möglicherweise kann dies auch als Weisungsbefugnis des Abladers im Hinblick auf die Art des Konnossements verstanden werden. Der Verein regt an, dies jedenfalls in der Begründung deutlich zu machen. **102**

Der Wortlaut des § 513 Abs. 1 Hs. 1 HGB-RefE stellt darauf ab, dass „... im Stückgutfrachtvertrag ...“ nichts Abweichendes vereinbart ist. Dies deutet darauf hin, dass von Gesetzes wegen ein Konnossement nur auszustellen ist, wenn ein Stückgutfrachtvertrag vorliegt, nicht aber, wenn eine Reisecharter geschlossen ist. Auch § 527 S. 2 HGB-RefE verweist nicht auf § 513 HGB-RefE. Insoweit weicht der RefE vom KomE ab. Dieser sah in § 524 HGB-KomE für den Reisefrachtvertrag noch die Anwendung des gesamten „Ersten Titels“ und damit auch der Bestimmungen des „Zweiten Untertitels“ (§§ 498 ff. HGB-KomE) vor. Der Verein regt an, die ausdrückliche Bezugnahme in § 513 Abs. 1 HS.1 HGB-RefE auf den Stückgutfrachtvertrag zu streichen und in § 527 S. 2 HGB-RefE auch eine Verweisung auf § 513 HGB-RefE vorzusehen (unten Rn 128–129). **103**

Ausgehend von dem zuvor Dargelegten (Rn 101–103) sowie den Hinweisen oben (Rn 43–44) sollte § 513 Abs. 1 HGB-RefE wie folgt gefasst werden: **104**

Der Verfrachter hat, sofern der [benannte] Ablader keine abweichenden Weisungen erteilt, dem [benannten] Ablader auf dessen Verlangen ein Order-Konnossement ...

### **§ 513 Abs. 2 HGB-RefE**

Siehe oben Rn 43–44 zu der Anregung des Vereins, die in § 513 Abs. 2 HGB-RefE **105** umschriebenen Person als „benannter Ablader“ zu bezeichnen.

Darüber hinaus gibt es in § 513 Abs. 2 HGB-RefE offenbar eine Regelungslücke. Der **106** Ablader ist in der Weise umschrieben, dass er (1) das Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergibt und (2) vom Befrachter als Ablader zur Eintragung in das Konnossement benannt ist. Mit dem Fehlen der zweiten Voraussetzung befasst sich § 513 Abs. 2 S. 2 HGB-RefE: Ist ein Ablader nicht benannt, gilt der Befrachter als Ablader. Diese hilfswise Regelung kommt nicht zum Tragen, wenn zwar eine Person als Ablader benannt ist, diese aber dem Verfrachter das Gut nicht zur Beförderung übergibt. Unter diesen Umständen gibt es offenbar keinen Ablader, so dass auch der Anspruch auf Ausstellung des Konnossements aus § 513 Abs. 1 HGB-RefE letztlich leer läuft.

### **§ 514 Abs. 1 HGB-RefE**

Weiterhin sieht § 514 Abs. 1 HGB-RefE vor, dass der Verfrachter durch die Ausstellung **107** eines Konnossements nicht nur eine besondere Pflicht zur Ablieferung des Gutes im Bestimmungshafen übernimmt, sondern auch die Beförderung dorthin. Der Verein hat in seiner Stellungnahme angeregt, entsprechend dem heute geltenden Recht einen Anspruch aus dem Konnossement auf Beförderung nicht vorzusehen (Rn 52). Dies hält der Verein weiterhin für richtig. Ergänzend weist der Verein darauf hin, dass es widersprüchlich ist, zwar die Ablieferung des Gutes gegen Rückgabe des Konnossements vorzusehen und damit eine wertpapierrechtliche Verpflichtung zu schaffen, dies aber nicht gleichermaßen auf den Beförderungsanspruch auszudehnen.

Bleibt es dabei, dass das Konnossement auch den Beförderungsanspruch verbrieft soll, **108** müsste auch § 444 HGB entsprechend geändert werden. Gleiches würde für § 475 c HGB über den Lagerschein gelten, der dann ebenso den Anspruch auf Lagerung des Gutes (siehe § 467 Abs. 1 HGB) verbrieft würde.



### **§ 516 Abs. 2 und 3 HGB-RefE**

Die Bestimmung des § 516 Abs. 2 HGB-RefE nennt die Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, damit eine elektronische Aufzeichnung einem Konnossement gleichgestellt ist (dieselben Funktionen, Sicherstellung der Authentizität und der Integrität). Dem folgt in Abs. 3 der Vorschrift eine Ermächtigung zum Erlass einer Verordnung, in der bestimmte Einzelheiten geregelt werden können. Es fällt auf, dass die Regelungen des § 516 Abs. 2 und 3 HGB-RefE auf zwei Absätze verteilt sind, während sich die entsprechenden Vorschriften der § 408 Abs. 3, § 444 Abs. 3, § 475c Abs. 4, § 526 Abs. 4 HGB-RefE in einem Absatz aus den S. 1 und 2 zusammensetzen. **109**

Unklar bleibt nach dem Wortlaut des § 516 Abs. 2 und 3 HGB-RefE, ob die besonderen Anforderungen an die elektronische Aufzeichnung, die durch Absatz 2 vorgegeben werden, automatisch erfüllt sind, wenn die Vorgaben der Verordnung nach Abs. 3 eingehalten werden. Oder verhält es sich so, dass derjenige, der eine elektronische Aufzeichnung verwendet, darüber hinaus sicherzustellen hat, dass den Anforderungen des Abs. 2 genügt wird? Der Verein regt an, insofern eine Klarstellung in die Begründung aufzunehmen. Gleiches gilt für die entsprechenden Bestimmungen des § 408 Abs. 3 S. 1 und 2, § 444 Abs. 3 S. 1 und 2, § 475c Abs. 4 S. 1 und 2, § 526 Abs. 4 S. 1 und 2 HGB-RefE. **110**

### **§ 519 HGB-RefE**

Die Regelung des § 519 S. 1 HGB-RefE betrifft die im Konnossement „... verbrieften seefrachtvertraglichen Ansprüche ...“. Der Verein hält diese Formulierung für missverständlich. Gemeint ist, dass das Konnossement Ansprüche „seefrachtrechtlicher Art“ verbrieft. Dagegen verbrieft es nicht, was von der Formulierung ebenfalls mit umfasst ist, die (konkreten) Ansprüche aus dem zugrunde liegenden Seefrachtvertrag. Die Vorschrift könnte ohne eine inhaltliche Änderung in folgender Weise vereinfacht werden: **111**

Die Ansprüche aus dem Konnossement können nur von dem aus dem Konnossement Berechtigten geltend gemacht werden.

**Begrenzung der Haftung auf den Betrag, der bei Verlust zu zahlen wäre – § 520 Abs. 2 S. 2, § 521 Abs. 4, § 486 Abs. 2 S. 2 HGB-RefE**

Der RefE verwendet mehrfach die Formulierung, dass die Haftung auf den Betrag begrenzt sei, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre (siehe § 520 Abs. 2 S. 2, § 521 Abs. 4, § 486 Abs. 2 S. 2 HGB-RefE). Der Verein versteht diese Bestimmungen dahingehend, dass grundsätzlich auf den Höchstbetrag des § 503 Abs. 1 und 2 HGB-RefE verwiesen wird. Darüber hinaus sind ggf. wirksam vereinbarte Abänderungen des Höchstbetrages zu berücksichtigen (siehe § 512 Abs. 1 und insbesondere Abs. 2 HGB-RefE). Außen vor bleibt dagegen der Fall des qualifizierten Verschuldens nach § 507 HGB-RefE, der zu einem Wegfall der Haftungsbeschränkung führen würde. Ausgehend davon regt der Verein an, dies durch entsprechende Hinweise in der Begründung klarzustellen. **112**

**§ 521 Abs. 4 HGB-RefE**

Der Verein geht davon aus, dass mit der Umschreibung „... den Schaden, der diesem daraus entsteht“ auf den gesamten zuvor genannten Tatbestand verwiesen wird, also auf die Ablieferung des Gutes ohne Rückgabe des Konnossements. Auch § 508 Abs. 3 S. 1 HGB-KomE war entsprechend formuliert. Die Neuregelung in § 521 Abs. 4 S. 1 HGB-RefE könnte dahin missverstanden werden, dass sich die Wendung „daraus“ lediglich auf das zweite Tatbestandsmerkmal „ohne sich das Konnossement zurückgeben zu lassen“ bezieht. Aus diesem Umstand allein aber entsteht normalerweise kein Schaden. Der Verein regt an, nach dem Vorbild des § 508 Abs. 3 S. 1 HGB-KomE zu formulieren: **113**

Liefert der Verfrachter das Gut an einen anderen als den aus dem Konnossement Berechtigten aus, haftet er ihm für den hieraus entstehenden Schaden.

Zu § 521 Abs. 4 S. 2 HGB-RefE siehe die Hinweise oben Rn 112. **114**

Ausweislich der RefE-Begr (S. 165 dritter Absatz) soll, abweichend von den Rotterdam Regeln, keine Regelung getroffen werden, die es dem Verfrachter gestattet, auch ohne Rückgabe des Konnossements das Gut abzuliefern und damit seine Verpflichtungen zu erfüllen. Der Verein hält allerdings eine solche Bestimmung, wie sie in Art. 47 (2) Rotterdam Regeln vorgesehen ist, für dringend geboten. In den Rotterdam Regeln wird in der genannten Vorschrift unter eng begrenzten Voraussetzungen dem Beförderer gestattet, seiner konnosse- **115**

mentsmäßigen Verpflichtung nicht nachzukommen. Dies ist nur unter sehr engen Voraussetzungen möglich, namentlich wenn diese Rechtsfolge im Konnossement bzw. Seefrachtbrief vorgesehen ist und wenn darüber hinaus (alternativ) der Empfänger auch nach Erhalt einer entsprechenden Nachricht das Gut nicht herausverlangt, wenn sich der Empfänger nicht hinreichend identifiziert oder wenn der Empfänger nicht auffindbar ist. Nach Auffassung des Vereins sollte dies Vorbild für eine entsprechende Regelung im RefE sein, die etwa als neuer § 521 Abs. 5 HGB-RefE formuliert werden könnte. Es liegt nahe, die Bestimmung in Anlehnung an § 491 HGB-RefE auszugestalten. Hiernach hätte der Verfrachter im Falle eines Ablieferungshindernisses beim Befrachter um Weisungen nachzusuchen. Bleiben Weisungen aus, darf der Verfrachter entsprechende Maßnahmen ergreifen. Wenn der Verfrachter seine frachtvertraglichen Pflichten auf diese Weise beenden kann, so sollte dies in gleicher Weise für seine Pflichten aus dem Konnossement gelten.

#### **§ 522 Abs. 1 S. 2 HGB-RefE**

Die Regelung des § 522 Abs. 1 S. 2 HGB-RefE sieht weiterhin, wie bereits § 504 Abs. 1 S. 2 HGB-KomE, vor, dass Vereinbarungen, auf die im Konnossement lediglich Bezug genommen wird, nicht Inhalt des Konnossements werden. Der Verein hat sich in seiner Stellungnahme gegen diese Regelung gewandt. Sie würde im Ergebnis dazu führen, dass Bezugnahmen in Charter-Konnossementen auf den zu Grunde liegenden Chartervertrag gegenstandslos sind. Der Verein hat bereits dargelegt, dass Charter-Konnossemente in der Praxis weit verbreitet sind und dass unter diesen Umständen ein Bedürfnis besteht, solche Konnossemente zuzulassen. Der Verein macht darüber hinaus darauf aufmerksam, dass die Regelung des § 522 Abs. 1 S. 2 HGB-RefE mit § 1031 Abs. 4 ZPO nicht vereinbar ist. Dort heißt es, dass eine Schiedsvereinbarung auch durch die Begebung eines Konnossements begründet wird, in dem ausdrücklich auf die in einem Chartervertrag enthaltene Schiedsklausel Bezug genommen wird. Die Umstände, an die § 1031 Abs. 4 ZPO anknüpft, werden durch § 522 Abs. 1 S. 2 HGB-RefE gerade ausgeschlossen. **116**

#### **§ 522 Abs. 2 HGB-RefE**

Nach § 504 Abs. 2 HGB-KomE war es Sache des Empfängers bzw. Dritten, der sich auf die Unwiderleglichkeit der Angaben im Konnossement berief, darzulegen und zu beweisen, dass er gutgläubig war. Diese Darlegungs- und Beweislast wird in § 522 Abs. 2 S. 1 HGB-RefE umgekehrt. Nunmehr muss der Verfrachter, der sich auf das Nichtbestehen der **117**

Vermutungen beruft, darlegen und beweisen, dass der Empfänger bzw. Dritte nicht in gutem Glauben war. Der Verein hält diese Neuregelung für verfehlt. Die Umstände des Erwerbs des Konnossements spielen sich vollständig außerhalb des Wahrnehmungsbereichs des Verfrachters ab. Er wird daher normalerweise nicht darlegen bzw. beweisen können, dass der Empfänger bzw. Dritte bei der Übertragung des Konnossements nicht gutgläubig war.

### **§ 522 Abs. 3 HGB-RefE – Konnossement und ausführender Verfrachter**

§ 509 HGB-RefE sieht vor, dass neben dem vertraglichen Verfrachter auch der jeweilige ausführende Verfrachter gegenüber dem ursprünglichen Absender bzw. endgültigen Empfänger nach Maßgabe des (Haupt-)Frachtvertrages einzustehen hat. Entsprechendes gilt, wenn ein Konnossement ausgestellt ist. Der aus dem Konnossement Berechtigte kann aus dem Konnossement den vertraglichen Verfrachter in Anspruch nehmen. Dies kann, muss aber nicht auch der vertragliche Verfrachter aus dem zugrunde liegenden Frachtvertrag sein. Hat der ausführende Verfrachter unter dem Frachtvertrag, namentlich der Reeder des Schiffes, selbst ein Konnossement ausgestellt, haftet er aus diesem als vertraglicher Verfrachter. Aus der Perspektive des Konnossements-Rechtsverhältnisses gibt es keinen ausführenden Verfrachter, weil bereits der vertragliche (konnossementsmäßige) Verfrachter selbst die Beförderung durchführt. **118**

Hat nicht der Reeder, sondern ein anderer der beteiligten (Unter-)Verfrachter das Konnossement ausgestellt, also möglicherweise der vertragliche Verfrachter unter dem Seefrachtvertrag oder einer seiner Unter-Verfrachter, haftet der ausführende Verfrachter nach Maßgabe des Konnossements. Keinesfalls verbrieft das Konnossement hier Ansprüche gegen den ausführenden Verfrachter (wie es auf Seite 162, 5. Absatz der RefE Begründung heißt). Dieser schuldet nicht die Ablieferung des Gutes. Im Übrigen kann auch der Konnossements-Berechtigte seine (Schadenersatz-)Ansprüche gegen den ausführenden Verfrachter ohne Vorlage des Konnossements geltend machen. **119**

Ausgehend von alldem ist die Formulierung „wird der ausführende Verfrachter ... aus dem Konnossement in Anspruch genommen“ unzutreffend (siehe § 522 Abs. 3 HGB-RefE). Aus dem Konnossement haftet stets nur der vertragliche Verfrachter und nicht der ausführende Verfrachter. Richtig wäre die Formulierung, dass der ausführende Verfrachter dem Konnossements-Berechtigten nach Maßgabe des Konnossements haftet (siehe schon oben Rn 86). **120**

## § 525 HGB-RefE

Nach § 525 S. 1 HGB-RefE sind bestimmte Vorschriften des Konnossementsrechts AGB-Festigkeit an. Dies gilt für die Bestimmungen der §§ 498 bis 511 HGB-RefE über die Haftung des Verfrachters für Schäden, des § 520 Abs. 2 HGB-RefE über die Haftung des Verfrachters für die Befolgung von Weisungen ohne Vorlage des Konnossements, des § 521 Abs. 4 HGB-RefE über die Haftung des Befrachters für die Auslieferung des Gutes ohne Vorlage des Konnossements sowie des § 523 HGB-RefE über die Haftung für unrichtige Konnossementsangaben. Gemäß § 525 S. 1 HGB-RefE sind abweichende Vereinbarungen nur wirksam, wenn die Voraussetzungen des § 512 HGB-RefE erfüllt sind. **121**

Nach § 512 Abs. 1 HGB-RefE darf von den betreffenden Vorschriften nur durch eine im Einzelnen ausgehandelte Vereinbarung abgewichen werden. Im Rahmen des Konnossements-Rechtsverhältnisses kann es sich nur um Vereinbarungen zwischen dem Verfrachter und dem Ablader bzw. Befrachter handeln, die den Anforderungen des § 512 Abs. 1 HGB-RefE genügen, die (auch) das Konnossements-Rechtsverhältnis betreffen und die schließlich in das Konnossement aufgenommen wurden. Eine solche Situation kommt in der Praxis allenfalls bei Rahmenverträgen vor, die sich auf den Inhalt der Konnossementsbedingungen beziehen. **122**

§ 525 S. 1 HGB-RefE verweist auf die gesamte Vorschrift des § 512 HGB-RefE und damit auch auf dessen Abs. 2. Entsprechend kann der Befrachter bzw. Ablader in seinen AGB eine höhere Haftung des Verfrachters festlegen (§ 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB-RefE). Ebenso kann der Ablader bzw. Befrachter in seinen AGB mit Wirkung für das Konnossements-Rechtsverhältnis das Montreal-Haftungsmodell vorgeben (oben Rn 95–99). Schließlich steht es auch dem Verfrachter frei, unmittelbar in seinen Konnossementsbedingungen das Montreal-Haftungsmodell vorzusehen. **123**

Nach § 525 S. 2 HGB-RefE sind Abweichungen zu Lasten des Befrachters oder Abladers Dritten gegenüber stets unwirksam. Dies bezieht sich auf im Einzelnen ausgehandelte Vereinbarungen (§ 512 Abs. 1 HGB-RefE). Ebenso kann sich der Vorbehalt des § 525 S. 1 HGB-RefE auswirken, wenn der Verfrachter in seinen Konnossements-Bedingungen das Montreal-Haftungsmodell vorgesehen hat und dies zu einer Benachteiligung des Befrachters oder Abladers führen würde. Ob es sich so verhält, ergibt sich erst aus den Umständen des Einzelfalles. **124**

Der Verein ist der Auffassung, dass es der Bestimmungen der § 525 S. 2 und 3 HGB-RefE nicht bedarf. Der Dritte kann die im Konnossement enthaltenen Vereinbarungen unmittelbar einsehen und weiß, worauf er sich bei Erwerb des Konnossements einlässt. Er ist daher von vornherein nicht schutzbedürftig, so dass die Regelung des § 525 S. 2 HGB-RefE nicht sachgerecht erscheint. Der Verein spricht sich dafür aus, diese Bestimmung einschließlich des daran anknüpfenden S. 3 ersatzlos zu streichen. Hierfür sprechen auch die Ungereimtheiten, die sich aus der pauschalen Verweisung auf § 512 HGB-RefE in § 525 S. 1 HGB-RefE (oben Rn 122) ergeben. 125

Unabhängig von all dem erscheint der Vorbehalt des § 525 S. 3 HGB-RefE verfehlt. Grundsätzlich sind Bestimmungen im Konnossement, die zu Lasten des Befrachters bzw. Abladers von den in S. 1 genannten Vorschriften abweichen, Dritten gegenüber stets unwirksam. Dies gilt, so die Rückausnahme des S. 3, nicht, wenn die Voraussetzungen des § 512 Abs. 2 HGB-RefE erfüllt sind. Der Tatbestand der Nr. 1 bleibt außen vor, weil die dort genannte Regelung nicht zu Lasten des Befrachters oder Abladers geht. Gleiches gilt für den Tatbestand der Nr. 2, sofern die Vereinbarung des Montreal-Haftungsmodells nicht zu Lasten des Befrachters oder Abladers ausfällt. Eine Rolle spielt § 525 S. 3 HGB-RefE im Ergebnis nur, wenn das im Konnossement vorgesehene Montreal-Haftungsmodell im Einzelfall zu einer Besserstellung des Verfrachters führt. Diese Regelung ist nach § 525 S. 3 HGB-RefE auch Dritten gegenüber wirksam. Dabei verweist § 525 S. 3 HGB-RefE ausdrücklich auf § 512 Abs. 2 HGB-RefE. Hier ist vorgesehen, dass das Montreal-Haftungsmodell durch vorformulierte Vertragsbedingungen vereinbart werden kann. Der Fall, dass eine identische Regelung nicht durch vorformulierte Vertragsbedingungen, sondern im Wege einer im Einzelnen ausgehandelten Vereinbarung getroffen wird, fällt nicht unter die Rückausnahme des § 525 S. 3 HGB-RefE. Dies führt offenbar zu dem merkwürdigen Ergebnis, dass durch Allgemeine Geschäftsbedingungen (des Befrachters, des Abladers oder des Verfrachters) zu Lasten Dritter eine Abrede getroffen werden kann, durch eine im Einzelnen ausgehandelte identische Vereinbarung jedoch nicht. 126

#### **§ 526 Abs. 4 HGB-RefE**

Siehe den Hinweis zu § 516 Abs. 2 und 3 HGB-RefE (Rn 109–110).

**127**

### **§ 527 HGB-RefE**

In § 527 S. 2 HGB-RefE wird für den Reisefrachtvertrag grundsätzlich auf die §§ 481 bis 511 HGB-RefE verwiesen. Diese Bezugnahme umfasst nicht auch die Bestimmungen der §§ 513 bis 525 HGB-RefE über das Konnossement. Hieraus sowie aus dem Umstand, dass § 513 HGB-RefE ausdrücklich an Vereinbarungen im Stückgutfrachtvertrag abstellt (oben Rn 103), scheint zu folgen, dass bei Reisefrachtverträgen Konnossemente nicht mehr ausgestellt werden können. **128**

Der Verein hält es für dringend geboten, auch im Rahmen eines Reisefrachtvertrages die Ausstellung eines Konnossements vorzusehen. Dies gilt unabhängig von der Frage, ob in dem Konnossement auf Bestimmungen der Charter Bezug genommen wird oder nicht (siehe § 522 Abs. 1 S. 2 HGB-RefE sowie oben Rn 116). Konnossemente, die im Rahmen der Durchführung eines Reisefrachtvertrages ausgestellt werden, müssen nicht zwingend Charter-Konnossemente sein. Der Verein spricht sich dafür aus, die Verweisung in § 527 S. 2 HGB auch auf die §§ 513 bis 525 HGB-RefE zu erstrecken und diese gleichermaßen für entsprechend anwendbar zu erklären. **129**

### **§ 528 Abs. 2 HGB-RefE**

Nach wie vor ist in § 528 Abs. 2 HGB-RefE vorgesehen, dass die Auswahl des nachträglich benannten Ladeplatzes „mit der gebotenen Sorgfalt“ zu erfolgen hat. Hier wird lediglich ein Sorgfaltsmaßstab umschrieben. Stillschweigend vorausgesetzt wird dabei, dass eine Pflicht des Befrachters besteht, einen sicheren Ladehafen bzw. Ladeplatz auszuwählen und dass eine Verletzung dieser Pflicht zu Schadenersatzansprüchen führen kann. Der Verein bedauert, dass auf seine Anregungen zur Formulierung der entsprechenden Vorschriften (Rn 124) nicht eingegangen wurde. **130**

Darüber hinaus geht § 528 HGB-RefE davon aus, dass der Ladehafen bzw. -platz entweder bereits in der Charter benannt wurde oder offen geblieben ist und nach Abschluss des Vertrages zu benennen ist. Hiervon wird die Situation, dass der Ladehafen bzw. -platz zwar benannt ist, dass aber dem Befrachter das Recht eingeräumt wird, nachträglich einen anderen Ladehafen bzw. -platz zu benennen, nicht erfasst. Ein solches Recht kann sich aus der Weisungsbefugnis des Befrachters ergeben, wie sie ggf. in der Charter vereinbart ist. In diesem Falle einer nachträglichen Benennung des Ladehafens bzw. -platzes ist der **131**

Verfrachter in entsprechender Weise schutzbedürftig. Richtiger Weise sollte daher in § 528 Abs. 2 HGB-RefE darauf abgestellt werden, dass der Ladehafen bzw. -platz nachträglich vom Befrachter benannt wird.

Der Verein hat in seiner Stellungnahme (Rn 123) angeregt, den Sorgfaltsmaßstab im Hinblick auf die Auswahl des sicheren Ladehafens bzw. -platzes zu erhöhen. Auch wenn man dem nicht folgt, sollten, ausgehend von dem zuvor Dargelegten, § 528 Abs. 2 und § 560 Abs. 1 S. 2 HGB-RefE in folgender Weise formuliert werden: **132**

#### § 528 Abs. 2 HGB-RefE

Benennt der Befrachter den Ladehafen oder den Ladeplatz nach Abschluss des Reisefrachtvertrages, muss dieser Hafen oder Platz für das Schiff sicher sein. Der Befrachter haftet dem Verfrachter für den Schaden, der diesem aus der Unsicherheit des Hafens oder Platzes entsteht. Dies gilt nicht, wenn der Befrachter die Unsicherheit des Hafens oder Platzes bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt nicht erkennen konnte.

#### § 560 Abs. 1 S. 2 HGB-RefE

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

#### **§ 531 HGB-RefE**

Die Vorschrift des § 531 Abs. 1 S. 1 HGB-RefE sieht vor, dass die Verladung des Gutes Sache des Befrachters ist. S. 2 ergänzt, dass die Verantwortung des Verfrachters für die Seetüchtigkeit des beladenen Schiffes unberührt bleibt. Dies entspricht der Regelung des § 412 Abs. 1 HGB des allgemeinen Landfrachtrechts und der dort vorgesehenen Unterscheidung zwischen der Beförderungssicherheit und der Betriebssicherheit der Verladung. **133**



Der Verein hält allerdings die gewählte Formulierung in § 531 Abs. 1 S. 2 HGB-RefE für unglücklich. Sie stimmt auch nicht mit der parallelen Bestimmung des § 562 Abs. 2 HGB-RefE überein, die entsprechendes für die Zeitcharter vorsieht. Der Verein hält es für richtig, auch im Rahmen des § 531 Abs. 1 S. 2 HGB-RefE auf die Pflicht des Verfrachters zur Sorge für die Seetüchtigkeit des Schiffes abzustellen. Dabei sollte die Regelung des § 562 Abs. 2 HGB-RefE nach § 531 Abs. 1 S. 2 HGB-RefE übernommen werden: **134**

... Der Verfrachter hat dafür zu sorgen, dass die Verladung die Seetüchtigkeit des Schiffes nicht beeinträchtigt.

Der Ausgleich zwischen der Obliegenheit des Befrachters zur Verladung, einschließlich des Stauens und Sicherns des Gutes, einerseits und der Pflicht des Verfrachters zur Sorge für die Seetüchtigkeit des Schiffes andererseits ist seit langem Gegenstand unzähliger Streitigkeiten. Dabei ist geklärt, dass auch der Befrachter das Gut nicht ohne Rücksicht auf die Seetüchtigkeit des Schiffes stauen und sichern darf. Insbesondere in den Fällen, in denen die Seeuntüchtigkeit des Schiffes auf Grund der Stauung für den Befrachter offensichtlich ist, kann er sich nicht darauf berufen, dass die Sorge für die Seetüchtigkeit (ausschließlich) beim Verfrachter liege. Der Verein hat erwogen, ob eine entsprechende Regelung in § 531 Abs. 1 HGB-RefE aufgenommen werden sollte, sich aber letztlich dagegen entschieden. Der Verein regt aber an, eine entsprechende Klarstellung, dass ein Mitverschulden des Befrachters in Betracht kommt, wenn offensichtlich ist, dass das Stauen und Sichern des Gutes zur Seeuntüchtigkeit des Schiffes führt, in die Begründung aufzunehmen. **135**

### **§ 532 HGB-RefE**

Der Verein hält die Bestimmung des § 532 Abs. 1 HGB-RefE für überflüssig. Das Recht des Befrachters zur jederzeitigen Kündigung des Reisefrachtvertrages ergibt sich bereits aus § 527 S. 2 in Verbindung mit § 488 Abs. 1 HGB-RefE. Zur Klarstellung könnte im einleitenden Satz des jetzigen § 532 Abs. 2 HGB-RefE formuliert werden: „Kündigt der Befrachter entsprechend § 488 Abs. 1, so ...“. **136**

Darüber hinaus hält der Verein die weitere Regelung des § 532 Abs. 2 HGB-RefE, dass im Hinblick auf die Anwendung des § 488 Abs. 2 im Rahmen der Reisecharter auch auf bereits entstandene Ansprüche des Verfrachters auf Liegegeld Rücksicht genommen wird, für richtig. Allerdings erscheint es nicht sachgerecht, dem Verfrachter den Anspruch auf Liegegeld **137**

lediglich bei Abrechnung nach Maßgabe des § 488 Abs. 2 Nr. 1 HGB-RefE zu erhalten. Richtiger Weise sollte der Verfrachter das Liegegeld auch im Falle der Pauschalabrechnung nach § 488 Abs. 2 Nr. 2 über die Fautfracht hinaus verlangen können. Der Anspruch auf Liegegeld ist bereits entstanden und wird grundsätzlich durch die Kündigung des Frachtvertrages nicht berührt. Zudem ist für den Verfrachter der Anspruch auf Liegegeld normalerweise leicht darzulegen, was dem pauschalierenden Ansatz des § 488 Abs. 2 Nr. 2 HGB-RefE entspricht.

Ausgehend von dem zuvor Dargelegten bietet es sich an, als einzigen Absatz des § 532 HGB-RefE vorzusehen: **138**

Kündigt der Befrachter entsprechend § 488 Abs. 1, so kann der Verfrachter, wenn er seine Rechte nach § 488 Abs. 2 geltend macht, auch ein etwaiges Liegegeld verlangen.

### **§ 533 HGB-RefE**

Der Verein hat sich dafür ausgesprochen, die jetzt im RefE wiedergegebene Regelung des § 533 Abs. 1 S. 3 HGB-RefE ersatzlos zu streichen. Dies hält der Verein weiterhin für geboten. Sollte es dabei bleiben, dass die Bestimmung des S. 3 im Entwurf bleibt, regt der Verein an, die Bestimmung dahingehend zu ergänzen, dass bei der Berücksichtigung der Fracht für die Beförderung des anderen Gutes zu Gunsten des Verfrachters dessen Mehraufwendungen für die Durchführung der anderweitigen Beförderung in Abzug zu bringen sind. Diese Regelung erscheint dem Verein sinnvoll, weil es sich nach den Umständen so verhalten kann, dass der Verfrachter, um die Fracht für die Beförderung des anderen Gutes zu verdienen, bestimmte Mehraufwendungen etwa für das Anlaufen weiterer Häfen haben kann. Die hierfür getätigten Aufwendungen sollten dem Verfrachter gutgebracht werden, da der Befrachter nur in den Genuss des Abzuges der Fracht für die Beförderung des anderen Gutes gelangt, weil die Mehraufwendungen getätigt werden. Ausgehend davon bietet es sich an, den § 533 Abs. 1 S. 3 HGB-RefE wie folgt zu fassen: **139**

Ist der Verfrachter nach dem Reisefrachtvertrag berechtigt, mit demselben Schiff anstelle der nicht verladenen Frachtstücke anderes Gut zu befördern, und macht er von diesem Recht Gebrauch, so ist von der vollen Fracht die Fracht für die

Beförderung dieses anderen Gutes unter Anrechnung der Mehraufwendungen des Verfrachters abzuziehen.

§ 533 Abs. 1 S. 5 HGB-RefE stellt, abweichend von § 529 Abs. 1 S. 5 HGB-KomE, darauf **140** ab, dass die Beförderung der vollständigen Ladung „unmöglich“ wird. Der Verein hält dies für nicht sachgerecht. Es sind ohne weiteres Fälle denkbar, in denen der Befrachter zur Kündigung veranlasst wird, ohne dass Unmöglichkeit vorliegt. Zu denken ist beispielsweise an die Situation, dass die Laderäume des Schiffes teilweise verschmutzt sind, so dass der Befrachter sich dafür entscheidet, die betreffenden Laderäume nicht zu nutzen und daher verlangt, dass lediglich ein entsprechender Teil der vereinbarten Ladung befördert wird. Dies ist kein Fall der Unmöglichkeit, weil die Laderäume gereinigt werden können. Gleichwohl beruht hier die Unvollständigkeit der Verladung auf Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind. Zudem würde der Fall der teilweisen Unmöglichkeit nach Maßgabe der schuldrechtlichen Vorschriften der §§ 281 ff., §§ 323 ff. BGB bzw. nach den Bestimmungen über Beförderungshindernisse (§ 491 HGB-RefE) abgewickelt. Der Verein regt an, es grundsätzlich bei der Regelung des § 529 Abs. 1 S. 5 HGB-KomE zu belassen und § 533 Abs. 1 S. 5 HGB-RefE wie folgt zu formulieren:

Unterbleibt die Beförderung der vollständigen Ladung aus Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, steht dem Verfrachter der Anspruch nach den Sätzen 2 bis 4 nur insoweit zu, als tatsächlich Ladung befördert wird.

§ 533 Abs. 2 S. 1 HGB-RefE stellt wiederum, wie schon § 489 Abs. 1 HGB-RefE (oben **141** Rn 58), auf eine Pflicht des Befrachters zur Verladung bzw. Abladung des Gutes ab. Es handelt sich nicht um eine Pflicht im Rechtssinne, sondern grundsätzlich lediglich um eine notwendige Mitwirkungshandlung und damit um eine Obliegenheit des Befrachters. Es besteht kein Anlass, die Verladung bzw. Abladung des Gutes durch den Befrachter in den Rang einer echten Rechtspflicht zu erheben. Ausgehend davon schlägt der Verein vor, die Formulierung des § 529 Abs. 2 S. 1 HGB-KomE zu übernehmen und § 433 Abs. 2 S. 1 HGB-RefE wie folgt zu formulieren:

(2) Wird innerhalb der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit nur ein Teil der vereinbarten Ladung verladen bzw. abgeladen, so kann der Verfrachter dem Befrachter eine angemessene Frist setzen, innerhalb derer ...

### **§ 534 Abs. 1 HGB-RefE**

Auch in § 534 Abs. 1 HGB-RefE knüpft der Entwurf an eine Pflicht des Befrachters an, die vereinbarte Ladung innerhalb der Ladezeit etc. zu verladen bzw. abzuladen. Richtiger Weise sollte es dabei bleiben, dass insoweit lediglich eine Obliegenheit des Befrachters besteht (siehe oben Rn 58). Entsprechend sollte es nach dem Vorbild des § 530 Abs. 1 HGB-KomE wie folgt formuliert werden: **142**

(1) Verläßt der Befrachter die vereinbarte Ladung nicht innerhalb der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit oder bewirkt er, wenn er nichts zu verladen hat, die Abladung nicht innerhalb der Ladezeit oder der vereinbarten Überliegezeit, so kann der Verfrachter den Vertrag nach Maßgabe des § 489 kündigen und die Ansprüche nach § 488 Abs. 2 geltend machen.

### **Personenbeförderungsverträge**

Die Regelungen der §§ 407 ff. HGB, §§ 453 ff. HGB, §§ 467 ff. HGB sowie der §§ 481 ff. HGB-RefE über den Stückgutfrachtvertrag, der §§ 527 ff. HGB über den Reisefrachtvertrag, der §§ 553 ff. HGB-RefE über den Schiffsmietvertrag und der §§ 557 ff. HGB-RefE über den Zeitchartervertrag enthalten neben einer übereinstimmend formulierten einleitenden Bestimmung über die Hauptpflichten und den Anwendungsbereich der Parteien des betreffenden Vertrages weitere Bestimmungen über dessen Abwicklung. Hiervon weichen die Bestimmungen der §§ 536 ff. HGB-RefE grundlegend ab. Diese betreffen ausschließlich die Haftung des Beförderers von Fahrgästen und ihrem Gepäck für Tod oder Körperverletzung des Fahrgastes oder Verlust oder Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Gepäck. Die Durchführung des Personenbeförderungsvertrages wird damit vollständig den Regelungen des BGB überlassen. Einzige Ausnahme ist die Vorschrift des § 552 HGB-RefE über das Pfandrecht des Beförderers. Abweichend davon enthielten die §§ 664 ff. HGB in der bis zum Inkrafttreten des 2. Seerechtsänderungsgesetzes geltenden Fassung einzelne Bestimmungen, die auch die Durchführung des Personenbeförderungsvertrages betrafen. Unter rechtssystematischen Gesichtspunkten wäre es geboten, auch im neuen Recht zumindest rudimentäre Regelungen über Personenbeförderungsverträge aufzunehmen, wie ja auch die Überschrift des Zweiten Unterabschnitts („Personenbeförderungsverträge“) nahelegt. **143**

Soll es dagegen bei den Bestimmungen der §§ 536 ff. HGB-RefE bleiben, müsste die Überschrift des zweiten Unterabschnitts etwa in „Personenbeförderungsverträge – Haftung des Beförderers, Pfandrecht“ geändert werden. **144**

### **Die Umsetzung des Athener Übereinkommens 2002**

Der RefE entscheidet sich dafür, die Bestimmungen des Athener Übereinkommens 2002 (und teilweise auch der VO-Athen) direkt in das HGB aufzunehmen. Angesichts des Umstands, dass die Bestimmungen auch zum Tragen kommen sollen, wenn die Passagierbeförderung (noch) nicht der VO-Athen unterliegt, hält der Verein dieses Vorgehen für sachgerecht (siehe § 77 BinSchG-RefE). Allerdings beschränkt sich der RefE nicht darauf, lediglich die deutsche Übersetzung der Vorschriften des Athener Übereinkommens 2002 in das HGB zu übernehmen. Stattdessen sollten, so die Begründung des RefE, die Vorschriften der Systematik des HGB angepasst werden, was nicht nur eine redaktionelle Überarbeitung der Vorschriften des Athener Übereinkommens 2002 zur Folge habe, sondern auch dazu führe, dass einzelne Vorschriften des Athener Übereinkommens 2002 nicht eingearbeitet würden, weil sich die entsprechenden Regelungen bereits aus sonstigen Grundsätzen des deutschen Rechts, insbesondere des BGB ergäben (siehe S. 178 f. RefE). In entsprechender Weise ist auch an anderer Stelle im Schifffahrtsrecht verfahren worden, etwa bei der Umsetzung des Bergungsübereinkommens 1989 zunächst in die §§ 740 bis 753 HGB bzw. §§ 575 bis 588 HGB-RefE, des Übereinkommens über die Haftung bei Schiffszusammenstößen in die §§ 734 bis 739 HGB bzw. §§ 571 bis 574 HGB-RefE oder im Binnenschifffahrtsrecht im Hinblick auf die Beschränkbarkeit der Haftung nach der CLNI (§§ 4 bis 5m BinSchG). **145**

Der Verein sieht hier allerdings Anlass zu grundsätzlicher Kritik. Die Bestimmungen des Athener Übereinkommens 2002 sollen nach der Begründung des RefE inhaltlich ohne Abweichungen in das deutsche Recht übernommen werden. Dann aber ist es aus Sicht des Vereins geboten, die Vorschriften in vollem, unveränderten Wortlaut im HGB wiederzugeben. Jede Veränderung, sei es im Hinblick auf Begrifflichkeiten, auf die Systematik des Gesetzes oder auf Umstellungen beim Satzbau begründet die Gefahr, dass sich im Ergebnis möglicherweise doch Abweichungen zum Original-Wortlaut bzw. bei der Interpretation der entsprechenden Vorschriften ergeben. Als Beispiel möchte der Verein auf die Regelung des § 538 Abs. 1 und 2 HGB-RefE verweisen, durch die Art. 3 Abs. 1 und 2 **146**

Athener Übereinkommen 2002 umgesetzt werden sollen. Während Art. 3 Abs. 1 Athener Übereinkommen 2002 den Schaden aufgrund eines Schifffahrtsereignisses, für den verschuldensunabhängig gehaftet wird, als Ausgangs-Tatbestand vorsieht und die Verschuldenshaftung in Abs. 2 regelt, ist die Systematik in § 538 Abs. 1 und 2 HGB-RefE gerade umgekehrt. Für verwirrend hält der Verein im Zusammenhang damit das Wort „... ferner ...“ in § 538 Abs. 2 S. 1 HGB-RefE. Gerade im Hinblick auf die entscheidenden Vorschriften des Art. 3 Athener Übereinkommen 2002 wäre es geboten gewesen, dies unverändert in das deutsche Recht zu übernehmen.

### **Ausschluss- und Verjährungsfristen**

Art. 16 Athener Übereinkommen 2002 sieht ein bemerkenswertes Nebeneinander von Verjährungs- und Ausschlussfristen vor. Die betreffenden Bestimmungen werden im RefE an verschiedenen Stellen umgesetzt. Mit der Verjährung befassen sich § 607 Nr. 3, § 608 Abs. 5 sowie § 609 HGB-RefE, während die Ausschlussfristen des Art. 16 Abs. 3 Athener Übereinkommen 2002 Gegenstand des § 550 HGB-RefE sind. Der Verein hält diese Aufteilung für unglücklich. Ein juristischer Laie, der mit der Systematik des Athener Übereinkommen 2002 nicht vertraut ist und auf die Regelungen über die Verjährung oder über die Ausschlussfrist stößt, wird möglicherweise darauf vertrauen, dass es sich dabei um abschließende Bestimmungen handelt (und davon absehen, seinen vermeintlich verjährten Anspruch zu verfolgen oder umgekehrt seinen noch nicht erloschenen Anspruch geltend machen, obwohl er verjährt ist). Hinzu kommt, dass gerade die Verjährung der Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung des Fahrgastes oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck in den §§ 606 ff. HGB-RefE inmitten der Verjährung anderer Ansprüche geregelt sind, die den Fahrgast nicht betreffen. Der Verein regt an, in § 550 HGB-RefE bzw. § 607 Nr. 3 HGB-RefE Hinweise auch jeweils auf die anderen Vorschriften aufzunehmen oder nach dem Vorbild des Art. 16 Athener Übereinkommen 2002 gleich alle Bestimmungen in § 550 HGB-RefE zusammenzufassen. **147**

### **Mobilitätshilfen als Gepäck**

Abschließend möchte der Verein darauf hinweisen, dass völkerrechtliche Bedenken hinsichtlich der Zulässigkeit des Art. 4 VO-Athen sowie entsprechend des § 542 Abs. 5 HGB-RefE bestehen. Das Athener Übereinkommen 2002 enthält keine besonderen Regelungen über Mobilitätshilfen. Sie fallen allerdings unter die sehr weite Begriffsbestimmung des **148**

„Gepäcks“ bzw. „Kabinengepäcks“ in Art. 1 Nr. 5 und 6 Athener Übereinkommen 2002. Die Begründung einer besonderen Haftung für Mobilitätshilfen in Art. 4 VO-Athen bzw. § 542 Abs. 5 HGB-RefE ist mit den Vorgaben des Athener Übereinkommens 2002 nicht zu vereinbaren. Die abweichende Auffassung in Erwägungsgrund (13) VO-Athen, die erläutert, dass Mobilitätshilfen weder Gepäck noch Fahrzeuge im Sinne des Athener Übereinkommens 2002 seien, ist offensichtlich unzutreffend und dem ersichtlichen Bemühen um eine Verbesserung der Rechtstellung behinderter Personen geschuldet. Gleichwohl würde mit der Regelung des Art. 4 VO-Athen die EU und mit § 542 Abs. 5 HGB-RefE Deutschland gegen völkerrechtliche Pflichten zur Umsetzung des Athener Übereinkommens 2002 verstoßen.

### **Dritter Abschnitt. Schiffsüberlassungsverträge**

Der Verein hat in seiner Stellungnahme (Rn 136–139) vorgeschlagen, die in § 578a, § 579, § 580a BGB enthaltenen besonderen Vorschriften über die Miete von Schiffen unter systematischen Gesichtspunkten in dem entsprechenden Abschnitt des Fünften Buches HGB zu vereinen. Der RefE kommt dieser Anregung im Hinblick auf § 579 und § 580a BGB nach (siehe Art. 3 SHR-ReformG). Dagegen soll es nach dem RefE (S. 195 ff.) bei der Regelung des § 578a BGB bleiben. Die Vorschrift erstreckt das an sich nur für Wohnraum-Mietverhältnisse geltende Prinzip „Kauf bricht nicht Miete“ auf „eingetragene“ Schiffe, also solche, die in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind. Im Ergebnis käme dieser Grundsatz daher (weiterhin) nicht zum Tragen, wenn nicht eingetragene deutsche oder wenn ausländische Schiffe vermietet werden. **149**

Der RefE begründet die (isolierte) Beibehaltung des § 578a BGB damit, dass die in der Vorschrift getroffene Regelung möglicherweise verfehlt sei und dass eine Aufhebung in einem weiteren Gesetzgebungsverfahren erfolgen solle. Vorläufig, so die RefE-Begr weiter, solle der Anwendungsbereich des § 578a BGB nicht ausgedehnt werden. **150**

Der Verein hält diesen Schwebezustand für unglücklich und bedauert, dass die Frage der Beibehaltung nicht in dem jetzigen Gesetzgebungsverfahren mit geklärt werden kann. Das vorgesehene weitere Gesetzgebungsverfahren sollte daher alsbald auf den Weg gebracht werden. Der Verein möchte eine Entscheidung hierüber nicht vorgreifen und wird ggf. in dem späteren Gesetzgebungsverfahren Stellung nehmen. Allerdings hält der Verein es für misslich, in einem deutschen Schiffsregister eingetragene Schiffe anders zu behandeln als sonstige **151**

Schiffe. Für eine solche Ungleichbehandlung gibt es keinen Anlass. Dabei wäre insbesondere zu prüfen, ob (1) der Grundsatz „Kauf bricht nicht Miete“ überhaupt in Bezug auf Schiffe zur Anwendung gelangen soll, ob (2), wenn dies der Fall ist, ein Grund dafür besteht, ihn lediglich für eingetragene Schiffe gelten zu lassen sowie (3) ob, wenn der Grundsatz für die Miete von Schiffen gelten soll, er nicht gleichermaßen im Rahmen des Zeitchartervertrages zum Tragen kommen müsste.

### **§ 553 Abs. 3 S. 1 HGB-RefE**

Der Verein begrüßt die neu eingeführte Regelung des § 553 Abs. 3 S. 1 HGB-RefE. Im Ergebnis sollen die §§ 553 ff. HGB-RefE auf die Vermietung nicht gewerblicher Schiffe, wie insbesondere Sportboote, nicht zur Anwendung gelangen. **152**

### **§ 553 Abs. 3 S. 2 HGB-RefE**

Der Verein hat erörtert, ob in § 553 Abs. 3 S. 2 HGB-RefE, wie entsprechend in § 407 Abs. 3 S. 2, § 453 Abs. 3 S. 1, § 467 Abs. 3 S. 1 HGB, § 481 Abs. 3 S. 2 HGB-RefE, auf die „Vermietung“ des Schiffes abgestellt werden sollte. In den zuvor genannten Vorschriften geht es jeweils um das Unternehmen des Frachtführers, Spediteurs, Lagerhalters bzw. Verfrachters. Abweichend davon knüpft § 553 Abs. 3 S. 2 HGB-RefE an die entsprechende Rechtstellung *des Mieters* des Schiffes an. Entsprechendes gilt für § 557 Abs. 3 S. 2 HGB-RefE im Hinblick auf die Zeitcharter und den Zeitcharterer. Der Verein hat diese Abweichung der § 553 Abs. 3 S. 2 und § 557 Abs. 3 S. 2 HGB-RefE von den parallelen anderen Vorschriften erörtert und hält eine Anknüpfung an die Position des Mieters bzw. Zeitcharterers im Ergebnis für richtig. **153**

### **§ 557 Abs. 3 S. 1 und 2 HGB-RefE**

Siehe hierzu die Hinweise zu § 553 Abs. 3 S. 1 und 2 HGB-RefE (oben Rn 152–153). **154**

### **§ 559 HGB-RefE**

In § 559 S. 2 HGB-RefE findet sich, wie bereits in gleicher Weise in § 539 S. 2 HGB-KomE ein Rechtschreibfehler: „... insbesondere zu dafür zu sorgen ...“. **155**

Der Verein hat in seiner Stellungnahme (Rn 149) vorgeschlagen, § 539 S. 2 HGB-KomE ersatzlos zu streichen. Die Regelung findet sich jetzt unverändert in § 559 S. 2 HGB-RefE. **156**



Der Verein hat nochmals erörtert, ob die Bestimmung beibehalten werden soll und bleibt im Ergebnis dabei, dass sie aus den in der Stellungnahme genannten Gründen verwirrend und überflüssig ist.

### § 560 Abs. 1 S. 2 HGB-RefE

Siehe die Hinweise zu § 528 Abs. 2 HGB-RefE (oben Rn 130–132).

157

### § 563 HGB-RefE

Der Verein hält es für sachgerecht, dem Zeitvercharterer, abweichend von § 513 Abs. 1 HGB-RefE, von Gesetzes wegen keine Pflicht zur Ausstellung eines Konnossements aufzuerlegen und dies der Regelung durch die Parteien des Zeitchartervertrages zu überlassen. Stattdessen begründet § 563 HGB-RefE die Pflicht des Zeitvercharterers, dafür zu sorgen, dass der Kapitän auf Weisung des Zeitcharterers „für diesen“ Konnossemente ausstellt. Gemeint ist die Ausstellung von Konnossementen für den Zeitcharterer. Hierdurch wird nach Auffassung des Vereins ein Sonderfall geregelt, der in der Praxis zwar vorkommt, tatsächlich aber eher selten eine Rolle spielt. Ein Zeitcharterer stellt etwa eigene Konnossemente aus, wenn er mit dem Schiff einen Liniendienst betreibt. Hält er eine entsprechende Organisation vor, erfolgt die Ausstellung der Konnossemente normalerweise durch ihn selbst oder einen örtlichen Agenten, nicht aber durch den Kapitän.

158

Viel üblicher und praktisch bedeutsamer ist die Ausstellung von Konnossementen durch den Kapitän, wenn diese *für den Reeder* des Schiffes ausgestellt werden. Diese Konnossemente sind für die Parteien des zugrunde liegenden Kaufvertrages, insbesondere für den Käufer, von besonderer Bedeutung, weil der Reeder jedenfalls über das Schiff als Vermögen verfügt, was bei einem bloßen Charterer nicht der Fall ist. Insgesamt können im Hinblick auf die Interessen bezüglich der Konnossementsausstellung unter einer Zeitcharter die verschiedensten Situationen eintreten. Der Verein hält es daher für geboten, hierzu keine Regelungen vorzusehen und die Ausgestaltung dieser Pflicht den Abreden im Zeitchartervertrag zu überlassen.

159

Für gänzlich verfehlt hält der Verein den Ansatz in § 563 HGB-RefE, eine Pflicht des Zeitvercharterers vorzusehen, dafür zu sorgen, dass der Kapitän auf Weisung des Zeitcharterers für diesen Seefrachtbriefe ausstellt. So etwas kommt in der Praxis nicht vor.

160

Der Zeitcharterer kann, wenn er mit dem Schiff eine Linie betreibt, ein Interesse daran haben, über die von ihm geschlossenen Stückgutfrachtverträge Seefrachtbriefe auszustellen (siehe § 526 HGB-RefE). Die Ausstellung erfolgt durch den Zeitcharterer als Verfrachter. Für den Zeitcharterer besteht kein Anlass, dies von dem Kapitän des von ihm zum Zwecke der Durchführung der Linie eingearterten Schiffes durchführen zu lassen.

Im Ergebnis regt der Verein an, die Regelung des § 563 HGB-RefE ersatzlos zu streichen. **161**  
Sollte die Vorschrift beibehalten oder eine inhaltlich entsprechende Regelung getroffen werden, regt der Verein, entsprechend den Ausführungen oben Rn 100, an, die Überschrift in „Ausstellen von Konnossementen [oder Seefrachtbriefen]“ zu ändern.

### **§ 564 HGB-RefE**

Der Verein spricht sich dafür aus, im Hinblick auf die Unterscheidung der Kosten in § 564 **162**  
Abs. 1 und Abs. 2 S. 1 HGB-RefE nicht die Formulierungen „fixe“ und „variable“ Kosten zu verwenden, sondern es bei der Umschreibung „laufende“ und „sonstige“ Kosten zu belassen, wie sie in § 544 HGB-KomE verwendet wurde. Die Umschreibung „fixe Kosten“ legt nahe, dass die Kosten der Höhe nach fest sind. Dies aber ist in der Praxis im Hinblick auf die in Abs. 1 genannten Kosten nicht der Fall. Glücklicher ist die Formulierung in § 544 Abs. 1 HGB-KomE („laufende Kosten“), wodurch das Merkmal der Regelmäßigkeit betont wird.

Die Regelung des § 564 HGB-RefE trägt die Überschrift „Kosten für den Betrieb des **163**  
Schiffes“. Im Widerspruch dazu befasst sich § 564 Abs. 2 S. 2 HGB-RefE (wie zuvor bereits § 544 Abs. 2 S. 1 HGB-KomE) nicht mit der Kostentragung, sondern begründet eine Obliegenheit des Zeitcharterers zur Beschaffung des Brennstoffs. Diese Bestimmung gehört systematisch nicht hierher, sondern eher zu § 557 Abs. 2 HGB-RefE oder besser noch in den § 560 HGB-RefE hinein.

### **§ 566 HGB-RefE**

Der Verein hat sich intensiv mit der Frage befasst, ob es überhaupt geboten ist, dem **164**  
Zeitvercharterer für seine Forderungen aus dem Zeitchartervertrag ein Pfandrecht zu gewähren. In der Tat verhält es sich so, dass nach der Regelung des § 565 HGB-RefE die Zeitfracht im Voraus zu entrichten ist, so dass insoweit ein Sicherungsbedürfnis des Zeitvercharterers entfällt. Insoweit weicht die Zeitcharter etwa von den § 420 Abs. 1 S. 1

HGB, § 492 Abs. 1 S. 1 HGB-RefE ab, wo vorgesehen ist, dass die Fracht erst nach Erbringung eines wesentlichen Teils der Leistungen des Frachtführers bzw. Verfrachters fällig wird, er also vorleistungspflichtig ist. Entsprechendes ergibt sich für den Speditionsvertrag aus § 456 HGB. Gleichwohl hält der Verein es für richtig, auch ein Pfandrecht des Zeitvercharterers vorzusehen. Zum einen kann von § 566 Abs. 1 HGB-RefE vertraglich abgewichen werden. Zum anderen kann es sich auch durchaus so verhalten, dass trotz einer grundsätzlich bestehenden Vorleistungspflicht etwa im Zusammenhang mit Streitigkeiten über ein Off Hire des Schiffes (siehe § 565 Abs. 2 HGB-RefE) der Vercharterer weiterhin Ansprüche auf Zeitfracht aus früheren Abrechnungszeiträumen verfolgt. Außerdem können dem Zeitvercharterer nicht nur Ansprüche auf Zeitfracht, sondern auch sonstige Schadenersatzansprüche zustehen.

Der Verein hält es auch für geboten, wie in § 566 Abs. 1 HGB-RefE vorgesehen, dem Zeitvercharterer ein Pfandrecht an den an Bord befindlichen Sachen des Charterers zu gewähren. Hier besteht eine gewisse Parallele zu der Situation im Frachtrecht und dem dort bestehenden Pfandrecht des Frachtführers bzw. Verfrachters an den von ihm beförderten Gut (§ 441 HGB, § 495 HGB-RefE). **165**

Ebenso hält der Verein es für richtig, das in § 566 Abs. 2 HGB-RefE geregelte Pfandrecht an den Forderungen des Zeitcharterers aus Fracht- und Unterzeitcharterverträgen (im Folgenden: *sub-freights*) beizubehalten, auch wenn nach Auffassung des Vereins die Geltendmachung und Durchführung des Pfandrechts in der Praxis erhebliche Schwierigkeiten machen wird. Ein „lien on sub-freights“ ist traditioneller Bestandteil von Standardformularen von Reise- und Zeitcharterverträgen, so dass die Praxis grundsätzlich mit dieser Befugnis des Vercharterers vertraut ist. **166**

Der Verein hält die Beibehaltung des Pfandrechts an *sub-freights* auch unter dem Gesichtspunkt für geboten, dass das in Abs. 1 des § 566 HGB-RefE vorgesehene Pfandrecht an den an Bord befindlichen Sachen des Charterers möglicherweise nicht ausreicht, um die Forderungen des Zeitvercharterers abzudecken. Das Pfandrecht an den *sub-freights* des Abs. 2 stellt hier eine sinnvolle Ergänzung dar und erlaubt ggf. dem Zeitvercharterer, auf einen Vermögensgegenstand des Zeitcharterers zurückzugreifen, der eng mit dem Schiffsbetrieb zusammenhängt und sich letztlich als Ergebnis der Leistungen des Zeitvercharterers darstellt. **167**

Auch die Regelungen des § 566 Abs. 2 S. 2 und 3 HGB-RefE über die Durchführung des Pfandrechts an den *sub-freights* erscheinen sachgerecht. Aus dem Zusammenspiel mit dem Abs. 3 der Vorschrift ergibt sich, dass die Pflicht des Schuldners zur Leistung an den Zeitvercharterer die Kenntnis des Schuldners von dem Pfandrecht und damit insbesondere von dem Bestehen und der Fälligkeit der Forderung voraussetzt. Die für diesen Fall vorgesehene Rechtsfolge, nämlich die grundsätzliche Pflicht zur Leistung an den Zeitvercharterer, ist folgerichtig. Gleiches gilt für den Vorbehalt des § 566 Abs. 2 S. 3 HGB-RefE, wonach der Schuldner zunächst zur Hinterlegung berechtigt ist. **168**

Nach § 566 Abs. 3 HGB-RefE steht dem Verfrachter kein Pfandrecht für künftige Entschädigungsforderungen sowie für nicht fällige Ansprüche auf Zeitfracht zu. In entsprechender Weise schließt § 562 Abs. 2 BGB das Pfandrecht des Vermieters an den eingebrachten Sachen des Mieters für künftige Entschädigungsforderungen aus. Eine solche Beschränkung hält auch der Verein für sachgerecht. Dies gilt allerdings nicht für den Vorbehalt, dass kein Pfandrecht des Zeitvercharterers für nicht fällige Ansprüche auf Zeitfracht besteht. Hier besteht zunächst eine Abweichung zu § 562 Abs. 2 BGB, wo das Pfandrecht lediglich im Hinblick auf Mietforderungen für spätere als das folgende Mietjahr ausgeschlossen ist. Der Verein hat bereits erläutert, dass und aus welchen Gründen ein Pfandrecht auch an noch nicht fälligen Forderungen auf Zeitfracht bestehen sollte (Rn 153). Insbesondere hätte die jetzt vorgesehene Regelung zur Folge, dass der Zeitvercharterer vor Eintritt der Fälligkeit nicht verhindern könnte, dass der Charterer etwa Sachen von Bord entfernt oder Verfügungen über die Ansprüche auf *sub-freights* trifft. Auch § 441, § 464, § 475 b, § 623 HGB, § 495 HGB-RefE stellen nicht darauf ab, dass die Forderungen des Unternehmers fällig sind. Dies ist für den Eintritt der Pfandreife und den Beginn der Verwertungsbefugnis des Pfandgläubigers von Bedeutung, nicht aber für die Entstehung des Pfandrechts selbst. **169**

### **Dritter Unterabschnitt – Große Haverei**

Wie schon zuvor der KomE will auch der RefE das heute geltende Recht der Großen Haverei bereinigen und insoweit lediglich noch rudimentäre Regelungen bereit stellen. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass in der Praxis überwiegend vertragliche Abreden in der Form der York-Antwerp Rules zum tragen kommen (siehe S. 215 RefE). Der Vorgabe, lediglich grundlegende Bestimmungen vorzusehen, entsprechen nach Auffassung des Vereins **170**

manche der neu in den RefE aufgenommenen Vorschriften nicht. Dies betrifft namentlich die § 591, § 592 Abs. 2 sowie vor allem § 593 Abs. 1 HGB-RefE. Der Verein hat sich mit diesen Bestimmungen befasst und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass sie inhaltlich richtig und sachgerecht sind. Sie sind allerdings auch übermäßig kompliziert und passen nicht zu den traditionellen und seit langem im Recht der Großen Haverei eingeführten relativ kurzen Umschreibungen. Zuzugeben ist, dass sich aus diesen für einen Laien die gewollte Regelung nicht unmittelbar erschließt. Andererseits ist zu bedenken, dass das Recht der Großen Haverei ausschließlich von Spezialisten betrieben wird, denen die traditionellen Begriffe geläufig sind und denen die abstrakten Umschreibungen des heutigen Rechts genügen.

Der Verein hat in seiner Stellungnahme (Rn 180) angeregt, die heutige Regelung des § 706 Nr. 5 und 6 HGB in sprachlich modernisierter Fassung in das neue Recht zu übernehmen. Gegenstand dieser Bestimmungen sind Fälle der Piraterie, bei denen die Verteilung von Schäden und Aufwendungen, insbesondere des Lösegeldes, in Großer Haverei grundsätzliche Schwierigkeiten macht. Der RefE ist dem nicht gefolgt. Der Verein bleibt dabei, dass die Einbeziehung der Regelungen des heutigen § 607 Nr. 5 und 6 HGB dringend geboten ist. **171**

### **§ 590 HGB-RefE**

Gegenstand des § 590 HGB-RefE ist die Situation, dass der Große-Haverei-Fall insbesondere durch das Verschulden eines Beteiligten selbst herbeigefügt wurde. Dieser Beteiligte hat keinen Anspruch auf eine Große-Haverei-Vergütung und haftet darüber hinaus auch den anderen Große Haverei-Beteiligten auf Schadenersatz. Dies entspricht der heutigen Regelung und im Wesentlichen auch dem Ansatz des KomE und § 590 RefE. **172**

Geklärt ist heute, dass es nicht lediglich um ein persönliches Verschulden der betreffenden Beteiligten geht, sondern dass sie sich auch das Verhalten bestimmter Hilfspersonen zurechnen lassen müssen. Nach welchen Kriterien dies erfolgt, ist dagegen im Einzelnen unklar. Hierzu müsste richtigerweise ein eigenes, für das Rechtsgebiet der Großen Haverei geltendes Konzept der Zurechnung entwickelt werden. Da es sich um eine außervertragliche Haftung handelt, wären die maßgeblichen Zurechnungskriterien möglicherweise dem § 831 BGB zu entnehmen. In der Praxis hat es sich seit langem durchgesetzt, jedenfalls dem Reeder nach Maßgabe des heutigen § 485 HGB das Verschulden der Schiffsbesatzung zuzurechnen; dies erfasst im Ergebnis die allermeisten in der Praxis vorkommenden Fälle. **173**

Der Verein hat erörtert, ob § 590 HGB um eine entsprechende allgemeine Zurechnungsnorm zu ergänzen ist, die für alle Große-Haverei-Beteiligten gleichermaßen Gültigkeit hat. Er ist allerdings zu dem Ergebnis gekommen, dass schon um der Kürze und Prägnanz der Bestimmungen willen (oben Rn 170) auf die Formulierung von Zurechnungsmerkmalen verzichtet und der heutige Rechtszustand, der ebenfalls keine ausdrücklichen Zurechnungsnormen kennt, beibehalten werden sollte. **174**

Davon weicht § 590 HGB-RefE in verschiedener Hinsicht ab. Zum einen ist in § 590 Abs. 1 S. 1 und 2 HGB-RefE jeweils von dem „Verschulden eines Beteiligten“ die Rede, während in Abs. 2 von einem Verschulden des Beteiligten „... oder einer Person ...“ für die der Beteiligte haftet ...“ die Rede ist. Nur in Abs. 2, nicht aber in Abs. 1, wird also die Situation angesprochen, dass die Zurechnung eines Verhaltens Dritter erfolgt. Dies erscheint systematisch unglücklich. Der Verein regt an, diesen Widerspruch im Sinne der Erläuterungen oben (Rn 174) in der Weise zu beseitigen, dass in § 590 Abs. 2 die Worte „... oder einer Person ...“ sowie „... für die der Beteiligte haftet, ...“ gestrichen werden. **175**

Darüber hinaus enthält § 590 Abs. 2 S. 3 HGB-RefE jetzt eine eigene Zurechnungsnorm, die allerdings ausschließlich für den Reeder gilt. Dies könnte im Umkehrschluss so verstanden werden, dass im Hinblick auf die anderen Große-Haverei-Beteiligten eine Zurechnung des Verhaltens ihrer Hilfspersonen nicht stattfindet. Unter diesem Gesichtspunkt erscheint es dem Verein geboten, § 590 Abs. 1 S. 3 HGB-RefE ersatzlos zu streichen. Würde das heutige Verständnis über die Zurechnung des Verhaltens Dritter im Rahmen der Großen Haverei auch auf die neuen Regelungen übertragen, würde es sich von selbst ergeben, dass der Reeder für das Verhalten der in § 480 HGB-RefE genannten Personen einzustehen hat. **176**

### **§ 596 Abs. 2 HGB-RefE**

Der Verein hat zu § 578 Abs. 3 HGB-KomE bereits Stellung genommen (dort Rn 185) und angeregt, die Regelung zu streichen und es bei der Vorschrift des heutigen § 729 Abs. 1 HGB zu belassen. § 596 Abs. 2 HGB-RefE übernimmt den § 578 Abs. 3 HGB-KomE wörtlich. **177**

Nach wie vor ist es aus Sicht des Vereins unklar, ob § 596 Abs. 2 RefE (ebenso wie früher § 578 Abs. 2 KomE) generell gelten soll – dass also bereits die Aufnahme der Tätigkeit als Dispacheur einer gerichtlichen Bestellung bedarf – oder nur für den Einzelfall, dass also der Dispacheur für jeden Große-Haverei-Fall vom Gericht bestellt wird. Ist das erstere **178**

Verständnis richtig, geht § 596 Abs. 2 HGB-RefE über den heute geltenden § 729 Abs. 2 Fall 1 HGB hinaus, der eine allgemeine Bestellung „...ein für allemal ...“ genügen lässt. Es handelt sich um die öffentliche Bestellung als Sachverständiger, die nach § 36 GewO den nach Landesrecht zuständigen Stellen obliegt und in Hamburg nach Art. I § 3 Abs. 1 Nr. 4 des Gesetzes über die Vorläufige Regelung der Rechtsverhältnisse der Handelskammer Hamburg und nach Maßgabe der Sachverständigenordnung der Handelskammer Hamburg vom Mai 2010 von der Handelskammer wahrgenommen wird. Daher können die Parteien heute formlos und auf kurzem Wege einen so bestellten Dispacheur mit der Aufmachung der Dispache beauftragen. Dieses Verfahren wäre bei Geltung des § 596 Abs. 2 HGB-RefE nicht mehr möglich, weil eine allgemeine *gerichtliche* Bestellung als Dispacheur bislang nicht vorgesehen ist. Auch der RefE sieht keine Bestimmungen über eine allgemeine gerichtliche Bestellung von Dispacheuren vor (die möglicherweise in die GewO gehören würde).

Der Begründung des RefE (S. 225) ist zu entnehmen, dass der Dispacheur nach § 586 Abs. 2 HGB-RefE offenbar in der Tat vom Gericht in jedem Einzelfall zu benennen ist. Für diesen Fall (der in § 729 Abs. 1 Fall 2 HGB-RefE angesprochen wird) sieht § 375 Nr. 2, § 376, § 377 Abs. 2 FamFG schon heute Regelungen vor. Der Verein hat sich bereits gegen das Konzept der Bestellung des Dispacheurs für den Einzelfall ausgesprochen (Rn 185). Zusätzlich zu den in der Stellungnahme genannten Gesichtspunkten wäre zu berücksichtigen, dass es vorkommen kann, dass eine Dispache im Ausland nach Maßgabe deutschen Rechts aufgemacht wird. Ergibt sich, dass in jenem Staat ein Dispacheur nicht vom Gericht ernannt wird, könnte die Gefahr drohen, dass die so aufgemachte Dispache in Deutschland nicht anerkannt wird. Dies hätte insbesondere zur Folge, dass die Vergütungsberechtigten aus der Dispache nicht vollstrecken könnten. **179**

### **§ 607 Nr. 1 HGB-RefE**

Nach der Vorschrift des § 607 Nr. 1 HGB-RefE verjähren Ansprüche aus einem Seefrachtvertrag, namentlich also aus dem Stückgutfrachtvertrag und der Reisecharter, sowie aus einem Konnossement in zwei Jahren. Der Verein hat sich in seiner Stellungnahme (Rn 191) dafür ausgesprochen, es insoweit bei der 1-jährigen Verjährung zu belassen. Anlässlich der Neuregelung des § 607 Nr. 1 HGB-RefE hat sich der Verein erneut intensiv mit der Frage befasst, ob die 2-jährige Verjährung neu eingeführt werden sollte oder nicht. Im Ergebnis spricht er sich weiterhin dafür aus, die frühere Regelung beizubehalten. **180**

Die Tatbestände einer Hemmung der Verjährung, namentlich § 609 HGB-RefE sowie die Möglichkeit einer Hemmung durch die Einleitung von Verhandlungen (§ 203 BGB – siehe auch unten Rn 185–186) gelten sowohl für die 1-jährige als auch für die 2-jährige Verjährung. In der Praxis finden die genannten beiden Hemmungstatbestände im erheblichen Umfange Anwendung. Im Ergebnis wird auf diese Weise die 1-jährige Verjährung nicht selten weit über einen Zeitraum von zwei Jahren hinaus geschoben. Der wesentliche Unterschied zwischen der 1- und der 2-jährigen Verjährung besteht letztlich darin, dass der Anspruchsteller zu einem früheren Zeitpunkt, nämlich bereits nach Ablauf eines Jahres, verjährungshemmende Maßnahmen ergreifen muss und der Schuldner auf diese Weise Kenntnis von dem Anspruch erlangt. Dies hält der Verein im berechtigten Interesse des Schuldners für sachgerecht. **181**

Die Anhebung der Verjährungsfrist auf zwei Jahre hätte möglicherweise eine weitere nachteilige Folge. Es kommt nicht selten vor, dass ein Verfrachter, der auf Grundlage deutschen Rechts kontrahiert, seinerseits die Beförderung durch einen Unterverfrachter nach international üblichen Bedingungen, insbesondere den Haager bzw. Haag-Visby Regeln durchführen lässt. Dort ist eine 1-jährige Frist vorgesehen. Der (Haupt-) Verfrachter könnte damit in die Situation gelangen, dass der gegen ihn gerichtete Erstantrag in zwei Jahren verjährt, hinsichtlich seines Rückgriffsanspruchs gegen ihn aber eine 1-jährige Frist läuft. Wird der (Haupt-) Verfrachter erst nach Ablauf dieser Frist erstmals in Anspruch genommen, wird ihm häufig der Rückgriff gegen den Unterverfrachter verwehrt sein. Dem soll an sich die Vorschrift des § 608 Abs. 3 HGB-RefE abhelfen. Allerdings kommt diese nur zur Anwendung, wenn auch im Verhältnis zwischen Haupt- und Unterverfrachter das deutsche Recht zur Anwendung gelangt. **182**

### **§ 607 Nr. 3 HGB-RefE**

Siehe die Hinweise oben Rn 147. **183**

### **§ 608 Abs. 2 HGB-RefE**

Der S. 1 des § 608 Abs. 2 HGB-RefE stellt im Hinblick auf den Beginn der Verjährung auf den Tag ab, an dem das Gut abgeliefert wurde oder an dem es hätte abgeliefert werden müssen. Dies gilt für die in § 607 Nr. 1 HGB-RefE genannten Ansprüche aus Frachtvertrag und Konnossement und damit auch für solche aus einer Reisecharter. Letzteren Fall greift **184**



§ 608 Abs. 2 S. 2 HGB-RefE nochmals auf. Hier wird ergänzend bestimmt, dass auf das Gut „abzustellen“ ist, das am Ende der letzten Reise abgeliefert wurde oder hätte abgeliefert werden müssen. Angesprochen wird die Situation, dass unter einem Reisefrachtvertrag nacheinander mehrere Reisen abgewickelt werden. Dies kann, wenn auch selten, vorkommen. Der Verein spricht sich allerdings dafür aus, die Bestimmung des § 608 Abs. 2 S. 2 HGB-RefE ersatzlos zu streichen. Auch bei einem einheitlichen Stückgutfrachtvertrag kann vereinbart sein, dass das Gut in verschiedenen Häfen abzuliefern ist. Der Beginn der Verjährung wäre nach § 608 Abs. 2 S. 1 HGB-RefE zu beurteilen. Es erscheint systematisch unglücklich, insoweit lediglich eine entsprechende Regelung für Reisefrachtverträge vorzusehen. Der Verein hat erörtert, ob die Bestimmung des S. 2 so formuliert werden kann, dass sie auch auf Stückgutfrachtverträge anzuwenden ist. Im Ergebnis aber spricht sich der Verein dafür aus, § 608 Abs. 2 S. 2 HGB-RefE vollständig zu streichen und die Beurteilung des Sonderfalls, dass das unter einem Seefrachtvertrag beförderte Gut auf einer oder mehreren Reisen in verschiedenen Häfen abzuliefern ist, Rechtsprechung und Literatur zu überlassen. Hier spielt nicht nur die Frage des Beginns der Verjährung eine Rolle, sondern auch ggf. des anwendbaren Rechts, wenn an den Bestimmungshafen anzuknüpfen ist und diese in verschiedenen Staaten liegen.

### **§ 609 HGB-RefE**

Die Vorschrift des § 609 HGB-RefE sieht, wie zuvor der KomE in § 591 HGB, einen **185** Sondertatbestand der Hemmung für „Ersatzansprüche“ vor. Dies entspricht der bereits heute im allgemeinen Frachtrecht geltenden Regelung des § 439 Abs. 3 HGB. Abweichend von § 439 Abs. 3 HGB und § 591 HGB-KomE enthält § 609 HGB-RefE einleitend eine ausdrückliche Bezugnahme auf die „in den §§ 606 und 607 genannten Ansprüche“. Wenig später geht es in der Vorschrift dann nur noch um „Ersatzansprüche“. § 606 und § 607 HGB-RefE beziehen sich aber nicht nur auf Ersatzansprüche, sondern auch auf andere Forderungen. Der Verein regt an, § 609 HGB-RefE in dieser Hinsicht sprachlich zu überarbeiten.

Der Verein hat sich in seiner Stellungnahme (Rn 198) dafür ausgesprochen, an geeigneter **186** Stelle klarzustellen, dass § 591 HGB-KomE bzw. jetzt § 609 HGB-RefE den Tatbestand der Hemmung durch Verhandlungen (§ 203 BGB) vollständig verdrängt. Der Entwurf folgt dem nicht, was sich sowohl aus der Begründung (S. 233 f.) als auch aus der Einfügung des Wortes „auch“ in § 609 HGB-RefE ergibt. Der Verein hat erörtert, ob an seiner zuvor geäußerten

Auffassung festzuhalten ist. Im Ergebnis spricht sich der Verein erneut dafür aus, neben dem Tatbestand des § 609 HGB-RefE eine Hemmung durch Verhandlungen nach § 203 BGB von Gesetzes wegen auszuschließen.

### **§ 619 RefE**

Die Vorschrift des § 619 HGB-RefE entspricht dem heute geltenden § 753a HGB. Der Verein hält es für richtig, diese Vorschrift in den Achten Abschnitt mit seerechtlichen Verfahrensvorschriften zu übernehmen. **187**

### **§ 620 S. 1 RefE**

Die Bestimmung des § 620 S. 1 HGB-RefE regelt eine gesetzliche Zustellungsbefugnis des Kapitäns bzw. Schiffers im Hinblick auf Klagen eines Schiffsgläubigers auf Duldung der Zwangsvollstreckung in das Schiff sowie von Entscheidungen in einem Verfahren über einen Arrest dieses Schiffes. In § 601 HGB-KomE hieß es noch einschränkend, dass die gesetzliche Zustellungsbefugnis lediglich Urteile oder Beschlüsse über einen Arrest in das Schiff betreffen sollten. Im RefE ist weitergehend vorgesehen, dass sich die Zustellungsbefugnis auf ein Urteil oder einen Beschluss in einem Verfahren über einen Arrest erstreckt. Dies entspricht der Empfehlung des Vereins in seiner Stellungnahme (Rn 215). **188**

### **§ 620 S. 2 RefE**

Abweichend von § 601 HGB-KomE sind in § 620 S. 2 HGB-RefE weiter gehende Zustellungsbefugnisse des Kapitäns bzw. Schiffers vorgesehen. Diese betreffen die Klage bestimmter (seerechtlicher) Pfandgläubiger auf Duldung der Verwertung einer an Bord befindlichen Sache, an denen ein Pfandrecht besteht. Dies gilt zum einen für den Berger (Fall 1 – unten Rn 191–192) sowie für die aus Großer Haverei (GH) Berechtigten (Fall 2 – unten Rn 193–195). **189**

Vorab ist anzumerken, dass der Anwendungsbereich des § 620 S. 2 HGB-RefE nur sehr gering ist. Solange sich nach einem Bergungs- oder GH-Fall die betreffenden Sachen noch an Bord des Schiffes befinden, ist es aus praktischen Gründen normalerweise sehr schwierig, bereits eine Klage auf Duldung der Verwertung der Sache schlüssig darzulegen. Insbesondere steht zu diesem frühen Zeitpunkt noch nicht fest, in welcher Höhe die betreffende Sache dem Berger bzw. den GH-Vergütungsberechtigten haftet. **190**

### **§ 620 S. 2 HGB-RefE – Klagen des Bergers**

Gegenstand des ersten Falls des § 620 S. 2 HGB-RefE ist die gesetzliche Zustellungs- **191**  
befugnis des Kapitäns bzw. Schiffers für eine Klage des Bergers auf Duldung der Verwertung  
einer geborgenen Sache, an der nach § 586 Abs. 2 HGB-RefE ein Pfandrecht besteht. Das  
heute geltende Recht sieht in § 752 Abs. 4 S. 2 HGB (§ 93 BinSchG) eine Passivlegitimation  
des Kapitäns bzw. Schiffers vor. Sie gilt so lange, wie die Güter noch nicht ausgeliefert sind.  
Diese Regelung ist im HGB-RefE nicht mehr vorgesehen (siehe auch § 587 Abs. 4 HGB-  
RefE). Sie wird ersetzt durch den ersten Fall des § 620 S. 2 HGB-RefE. Hier ist, abweichend  
von § 752 Abs. 4 S. 2 HGB, nicht eine Passivlegitimation des Kapitäns bzw. Schiffers,  
sondern eine bloße gesetzliche Zustellungsbefugnis vorgesehen. Außerdem gilt sie lediglich  
soweit, wie sich die mit dem Pfandrecht belastete Sache an Bord befindet (also nicht mehr bis  
zur Auslieferung).

Der Verein hält die in § 620 S. 2 Fall 1 HGB-RefE vorgesehene Neuregelung nicht für **192**  
sachgerecht. Der wesentliche Unterschied zu den heute geltenden Bestimmungen besteht  
darin, dass zukünftig der Berger in seiner Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung den  
Eigentümer der betreffenden Sache benennen muss. Dazu muss der Berger den jeweiligen  
Eigentümer zunächst identifizieren. Dies macht nicht selten erhebliche Schwierigkeiten,  
namentlich im Hinblick auf die Ladung oder bezüglich des Brennstoffs, wenn dieser vom  
Zeitcharterer unter Vereinbarung eines Eigentumsvorbehalts erworben wurde. Insofern stellt  
die Neuregelung eine erhebliche Erschwerung der Rechtsdurchsetzung für den Berger dar.  
Der Verein empfiehlt daher, die Regelung des heutigen § 752 Abs. 4 S. 2 HGB beizubehalten.  
Sie sollte außerdem komplett in den Achten Abschnitt mit seerechtlichen Verfahrensvorschriften  
übernommen werden.

### **§ 620 S. 2 HGB-RefE – Klagen der GH-Vergütungsberechtigten**

Der zweite, in § 620 S. 2 HGB-RefE geregelte Fall betrifft die gesetzliche Zustellungs- **193**  
befugnis des Kapitäns im Hinblick auf Klagen von GH-Vergütungsberechtigten auf Duldung  
der Verwertung einer Sache, an der ein Pfandrecht des Betreffenden nach § 595 Abs. 1 HGB-  
RefE besteht. Hier geht es insbesondere um den an Bord befindlichen Brennstoff und die  
Ladung. Diese Regelungen haben kein Vorbild im heute geltenden Recht. Der RefE verweist  
darauf, dass dieser Fall der Klage auf Duldung der Pfandverwertung einer geborgenen Sache  
vergleichbar sei.

Der Inhaber des Pfandrechts aus § 595 Abs. 1 HGB-RefE ist normalerweise der Reeder, der gegen den Eigentümer des Brennstoffs und der Ladung Ansprüche auf GH-Vergütung hat. Der Reeder könnte also, wenn es bei der Regelung des § 620 S. 2 HGB-RefE bliebe, die Klage bei seinem eigenen Kapitän zustellen. **194**

Gleichwohl hält der Verein eine Regelung von der Art des § 620 S. 2 HGB-RefE auch im Hinblick auf Ansprüche auf GH-Beiträge für sachgerecht. Ebenso sieht der Verein eine Parallele zu dem Fall, dass der Berger ein Pfandrecht an den an Bord befindlichen Sachen geltend macht und zu diesem Zweck Klage auf Duldung der Verwertung erhebt. Entsprechend sollte auch dem GH-Vergütungsberechtigten ermöglicht werden, die Klage unmittelbar gegen den Kapitän zu richten. Insbesondere müsste der Vergütungsberechtigte hierzu nicht mehr den jeweiligen Eigentümer des Brennstoffs bzw. der Ladung identifizieren. Eine entsprechende Regelung sollte ebenfalls in den Achten Abschnitt mit seerechtlichen Verfahrensvorschriften übernommen werden. **195**

#### **Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 EGHGB-RefE**

In Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 EGHGB-RefE wird die Vorschrift des § 480 HGB-RefE auf Nichterwerbsschiffe für anwendbar erklärt. Nach dem Vorbild des heutigen Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 EGHGB wird der Inhalt der in Bezug genommenen Bestimmung umschrieben. In § 480 HGB-RefE heißt es insoweit, „...eine Person, die Mitglied der Schiffsbesatzung ist, die an Bord als Lotse tätig ist oder die sonst im Rahmen des Schiffsbetriebs auch nur vorübergehend tätig ist und der Weisungsbefugnis des Reeders untersteht ...“. Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 EGHGB-RefE gibt dies in abgewandelter Form und verkürzt wieder. Namentlich fehlt es im Hinblick auf die sonstigen Personen an den Merkmalen „auch nur vorübergehend tätig ist“ sowie „der Weisungsbefugnis des Reeders untersteht“. Der Verein hält es für sachgerechter, die vollständige Umschreibung des § 480 HGB-RefE zu übernehmen. Dies entspricht auch der heute geltenden Regelung des Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 EGHGB. Entsprechend müsste Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 EGHGB-RefE wie folgt lauten: **196**

1. über die Haftung des Reeders für eine Person, die Mitglied der Schiffsbesatzung ist, die an Bord als Lotse tätig ist oder die sonst im Rahmen des Schiffsbetriebs auch nur vorübergehend tätig ist und der Weisungsbefugnis des Reeders untersteht,“

**Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 EGHGB-RefE**

Die vorgesehene Regelung des Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 EGHGB-RefE verweist auf die Vorschriften der § 571 bis 573 HGB-RefE über die Haftung im Falle des Zusammenstoßes von Schiffen. Eine Bezugnahme auf die Vorschrift des § 574 HGB-RefE ist nicht vorgesehen. Dies entspricht nicht dem heute geltenden Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 EGHGB, wo auf die Parallelvorschrift des § 739 HGB für den Fall der Beteiligung eines Binnenschiffes verwiesen wird. Möglicher Weise beruht die fehlende Verweisung auch auf § 574 HGB-RefE auf einem Versehen. Der Begründung (S. 239) ist insoweit nichts zu entnehmen. Der Verein hielte es in der Sache für wenig sachgerecht, im Falle eines Zusammenstoßes zwischen einem Nichterwerbs-(See-)Schiff und einem Binnenschiff die §§ 571 bis 573 HGB-RefE nicht gleichermaßen zur Anwendung zu bringen. **197**

Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 EGHGB-RefE nimmt keinen Bezug auf Bestimmungen über die gerichtliche Zuständigkeit im Falle des Zusammenstoßes von Schiffen. Solche Vorschriften sind in den Regelungen der §§ 571 ff. HGB-RefE nicht mehr enthalten. Stattdessen kommt das Zuständigkeits-Übereinkommen von sich aus, kraft seiner eigenen Anwendungsnormen zur Anwendung. Es gilt für Seeschiffe, ohne dass insoweit zwischen Erwerbs- und Nichterwerbsschiffen unterschieden wird. Im Ergebnis bleibt es bei der bereits heute bestehenden Rechtslage. **198**

Schließlich bezieht sich Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 EGHGB-RefE nicht, wie auch bereits heute Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 EGHGB, auf die Vorschriften der §§ 606 HGB-RefE über die Verjährung von Ansprüchen aus Schiffszusammenstößen. Namentlich geht es um § 607 Nr. 4, § 606 Nr. 2, § 608 Abs. 1 und Abs. 6 HGB-RefE. Auch § 609 HGB-RefE betrifft die Verjährung solcher Ansprüche. Der Verein hält es für geboten, auch die zuvor genannten Bestimmungen einschließlich des § 609 HGB-RefE gleichermaßen im Falle des Zusammenstoßes unter Beteiligung von Nichterwerbsschiffen zur Anwendung zu bringen. Entsprechend müsste Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 EGHGB-RefE um eine Verweisung auf diese Vorschriften ergänzt werden. Eine solche Bezugnahme folgt nach Auffassung des Vereins auch nicht aus der Sache selbst und die Verweisung auf die Grundvorschriften der §§ 571 bis 573 HGB-RefE. Denn im Rückschluss aus Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 EGHGB-RefE (ebenso Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 4 EGHGB) und der dort vorgesehenen ausdrücklichen Nennung der **199**

Regelung über die Verjährung würde folgen, dass in der Nr. 2 eine entsprechende Verweisung nicht gewollt ist.

#### **Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 EGHGB-RefE**

Die in Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 vorgesehene Verweisung „... in Verbindung mit § 608 Absatz 4 ...“ ist unrichtig. Zutreffend muss es „§ 608 Absatz 7“ heißen. **200**

Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 EGHGB-RefE übernimmt auch die bereits heute vorgesehene Verweisung in Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 4 auf die Vorschriften über die Verjährung von Ansprüchen aus einer Bergung. Verwiesen wird auf § 607 Nr. 5 sowie § 608 Abs. 4 (bzw. 7, siehe oben Rn 200). Der Verein hält es für richtig, auch Verweisungen auf § 609 HGB-RefE und auch auf § 611 HGB-RefE vorzusehen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum im Hinblick auf Nichterwerbsschiffe die zuletzt genannten Vorschriften nicht zur Anwendung kommen sollen. **201**

#### **Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 4 EGHGB-RefE**

Wie heute schon Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 EGHGB verweist auch Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 4 EGHGB-RefE lediglich auf die §§ 612 bis 618 HGB-RefE, nicht aber auf die weiter zur Anwendung gebrachten Regelungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens sowie der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung. Der Verein hält eine entsprechende ausdrückliche Verweisung im Gesetz auch nicht für geboten, rät aber an, in der Begründung klarzustellen, dass die Bezugnahme auf die §§ 612 bis 618 HGB-RefE auch für die in diesen Vorschriften weiter in Bezug genommenen Regelungen gilt. **202**

Über Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 4 EGHGB-RefE (und heute schon über Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 EGHGB) werden die Bestimmungen über das Recht zur Beschränkung der Gesamthaftung auf Nichterwerbsschiffe ausgedehnt. Auch die Eigentümer von Sportbooten werden hierdurch privilegiert. Dies steht im Gegensatz zur binnenschifffahrtsrechtlichen Haftungsbeschränkung, die nach § 4 Abs. 1 S. 1 BinSchG gerade nicht auch für Sportboote gilt (siehe auch Art. 18 Abs. 1 [d] CLNI sowie BT-Drs. 13/8446 S. 19). Im Ergebnis ist daher der Eigentümer eines See-Sportbootes zur Beschränkung der Haftung berechtigt, der Eigentümer eines Binnen-Sportbootes dagegen nicht. **203**

Der Verein hält diese Ungleichbehandlung grundsätzlich für nicht gerechtfertigt. Allerdings ist einzuräumen, dass eine Einheitlichkeit der Regelungen in dem einen oder anderen Sinne nur mit einem erheblichen Aufwand und dann auch nur in einem gewissen Maße erreicht werden könnte. Um eine durchgehende Beschränkbarkeit der Haftung zu erreichen, müsste Deutschland den nach Art. 18 Abs. 1 (d) CLNI erklärten Vorbehalt zurücknehmen und § 4 Abs. 1 S. 1 BinSchG im Hinblick auf Sportboote ändern. Es bliebe allerdings dabei, dass keine einheitlichen Höchstbeträge für Binnen- und See-Sportboote gelten würden, weil sich diese zum einen anhand der §§ 4 ff. BinSchG und zum anderen nach Art. 6 ff. HBÜ 1996 ermitteln würden. Soll eine durchgehende Unbeschränkbarkeit der Haftung geregelt werden, würde eine entsprechende Anpassung des § 487a HGB bzw. § 614 HGB-RefE genügen, etwa durch Ergänzung einer Bestimmung des Inhalts, dass eine Beschränkung der Haftung im Falle von Sportbooten ausgeschlossen ist. Darüber hinaus müssten § 487a HGB bzw. § 614 HGB-RefE im Hinblick auf Art. 15 Abs. 2 S. 1 (b) HBÜ 1996 dahingehend modifiziert werden, dass der Ausschluss der Beschränkbarkeit der Haftung lediglich für Sportfahrzeuge mit einer BRZ von bis zu 300 gilt. Damit wäre eine Einheitlichkeit des Ausschlusses des Rechts der Haftungsbeschränkung lediglich für Sportboote bis zu dieser Größe möglich. Ausgehend davon wäre wiederum schwerlich nachzuvollziehen, warum kleine Sportboote ihre Haftung nicht beschränken dürften, große (See-)Sportboote aber schon. Letztlich ist der Verein zu dem Ergebnis gelangt, dass es bei den heute geltenden und in den RefE übernommenen Regelungen bleiben sollte. 204

#### **Art. 7 Abs. 1 S. 2 EGHGB-RefE**

Nach Art. 7 Abs. 1 S. 1 EGHGB finden lediglich die §§ 738 und 738a HGB keine Anwendung auf Kriegs- bzw. Staatsschiffe. §§ 738, 738a HGB betreffen die gerichtliche Zuständigkeit im Hinblick auf Ansprüche aus Schiffszusammenstößen. Nur diese Vorschriften gelangen auf Kriegs- bzw. Staatsschiffe nicht zur Anwendung. 205

Abweichend davon nimmt Art. 7 Abs. 1 S. 2 EGHGB-RefE die Vorschriften der §§ 571 bis 573 HGB-RefE im Hinblick auf Kriegs- bzw. Staatsschiffe aus. Dies betrifft mithin nicht lediglich die Vorschriften über die Zuständigkeit, sondern unmittelbar die Regelungen über die Haftung im Falle von Schiffszusammenstößen. Hierdurch würde es zu einer erheblichen Änderung gegenüber der heutigen Rechtslage kommen. Abweichend davon heißt es im Referentenentwurf (S. 239 unten), dass die Neuregelung der bisherigen Regelung entspreche. 206

Möglicherweise beruht dies auf einem Versehen. Soll es bei der alten Rechtslage bleiben, regt der Verein an, die jetzt vorgesehene Regelung des Art. 7 Abs. 1 S. 2 EGHGB-RefE insgesamt zu streichen.

#### **Art. 70 Abs. 1 EGHGB-RefE**

Die Vorschrift des Art. 70 Abs. 1 EGHGB-RefE sieht vor, dass für bereits existierende **207** Parten- und Baureedereien die §§ 489 bis 409 HGB in der heutigen Fassung weiterhin maßgebend bleiben. Grundsätzlich hält der Verein eine solche Regelung, die zeitlich unbefristet ist, für unglücklich. Von Nachteil ist insbesondere, dass der Rechtsanwender die maßgeblichen Vorschriften nicht mehr unmittelbar dem HGB entnehmen kann, sondern anhand des alten Rechts ermitteln muss. Auch in anderen Fällen sind Gesellschaftsformen abgeschafft und die betreffenden Gesellschaften gezwungen worden, sich eine andere Form zu geben. Gleichwohl hält der Verein die in Art. 70 Abs. 1 EGHGB-RefE vorgesehene Bestimmung letztlich für akzeptabel. Parten- und Baureedereien betreiben lediglich ein Schiff (§ 489 Abs. 1 HGB). Schiffe haben eine begrenzte Lebensdauer, so dass es von selbst zu einem „Aussterben“ von Parten- und Baureedereien kommen wird.

#### **Art. 70 Abs. 2 S. 1 EGHGB-RefE**

Die Regelung des Art 70 Abs. 2 S. 1 EGHGB-RefE, wonach auf bereits entstandene **208** Schuldverhältnisse weiterhin die heute geltenden Vorschriften des HGB zur Anwendung gelangen, entspricht der gängigen Rechtstechnik (siehe Art. 170 EGBGB). Der Verein hält diesen Ansatz für richtig.

#### **Art. 70 Abs. 2 S. 2 EGHGB-RefE**

Abweichend von Art. 169 und Art. 229 § 6 EGBGB sieht Art. 70 Abs. 2 S. 2 EGHGB- **209** RefE vor, dass für die Verjährung von Ansprüchen aus bereits entstandenen Schuldverhältnissen ebenfalls die alten Vorschriften weiter gelten. Auch dies hält der Verein für richtig, insbesondere aus Gründen der Rechtsvereinfachung. Der wesentliche Anlass für die Regelungen der Art. 169 und Art. 226 § 6 EGBGB war der Umstand, dass im früheren Recht eine Regelverjährung von 30 Jahren vorgesehen war, die in sachgerechter Weise nachträglich verkürzt werden sollte. Eine solche Konstellation gibt es im Verhältnis zum heute geltenden Seehandelsrecht nicht, das in § 901 ff. HGB lediglich Verjährungsfristen von



bis zu zwei Jahren vorsieht. Im übrigen beträgt für die wichtigsten Fälle die Verjährungsfrist lediglich ein Jahr, im Vergleich zu den im Entwurf vorgesehenen zwei Jahren, so dass dem Anliegen einer schnellen Abwicklung der Altfälle schon von selbst Rechnung getragen wird.

### **§ 30 Abs. 1 ZPO-RefE**

Der Referentenentwurf sieht eine Streichung des heutigen § 440 HGB über die besonderen frachtrechtlichen Gerichtsstände sowie eine Übernahme dieser Vorschriften in den neuen § 30 Abs. 1 ZPO-RefE vor, unter gleichzeitiger Ausdehnung des Anwendungsbereichs auf Seebeförderungen. Dies entspricht der Anregung des Vereins (Stellungnahme Rn 211) und wird von ihm im Grundsatz nachdrücklich begrüßt. Die heute geltenden Regelungen des § 440 HGB werden inhaltlich in gleicher Weise in § 30 Abs. 1 ZPO-RefE übernommen. S. 1 begründet Gerichtsstände am Ort der Übernahme des Gutes sowie am Ort seiner Ablieferung, die S. 2 und 3 begründen darüber hinaus Gerichtsstände des jeweils anderen Frachtführers. **210**

Allerdings enthält § 30 Abs. 1 S. 1 ZPO-RefE die Einschränkung, dass die Gerichtsstände nur im Falle einer Beförderung zur Verfügung stehen, die den Vorschriften des Vierten Abschnitts des Vierten Buches (= § 407 bis § 452d HGB) oder des Ersten Unterabschnitts des Zweiten Abschnitts des Fünften Buches des Handelsgesetzbuchs (= §§ 481 ff. HGB-RefE, Stückgutfrachtverträge und Reisechartern) unterliegt. Hierdurch wird, wie bereits heute in § 440 Abs. 1 HGB, die Anwendung der Regelungen über die besonderen frachtrechtlichen Gerichtsstände davon abhängig gemacht, dass die Beförderung dem deutschen Recht unterliegt. Der Verein hält eine solche Einschränkung nicht für sachgerecht. Es ist kein Grund dafür ersichtlich, die Begründung der besonderen frachtrechtlichen Gerichtsstände vom anwendbaren Recht abhängig zu machen. Hier werden prozessuale Gesichtspunkte in unzulässiger Weise mit dem materiellen Recht verknüpft. Zu Schwierigkeiten könnte es auch kommen, wenn der betreffende Vertrag bzw. der Ladeschein oder das Konnossement nur teilweise den deutschen Vorschriften unterliegt, etwa im Falle einer Teilrechtswahl (Paramount-Klausel) oder einer möglicherweise zulässigen objektiven Teilanknüpfung. Sollen die Gerichtsstände hier nur für diejenigen Ansprüche gelten, die sich aus den deutschen Vorschriften ergeben? Der Verein regt an, insoweit die vorbildliche Regelung des heutigen § 738a Abs. 1 S. 1 HGB und die Formulierung „für Klagen auf Schadenersatz, die auf die Vorschriften dieses Titels oder auf entsprechende ausländische Rechtsvorschriften gestützt werden, ...“ zu übernehmen. **211**

### **§ 30a ZPO-RefE**

Der Referentenentwurf verschiebt den heute geltenden § 30 ZPO unverändert nach § 30a ZPO-RefE. **212**

### **Keine ausdrückliche Regelung der zivilgerichtlichen Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen**

Die Vorschriften des Übereinkommens über die zivilrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen sind heute durch § 738, § 738a HGB in das deutsche Recht eingearbeitet worden. Schon der Abschlussbericht der Sachverständigengruppe sah in § 602 HGB-KomE des Entwurfs vor, dass sich zukünftig die Zuständigkeit unmittelbar nach den Bestimmungen des Übereinkommens richten sollte. Dies war verknüpft mit weiteren Regelungen hinsichtlich des Anwendungsbereichs (Auch-wenn-Vorbehalt) sowie mit einem Vorbehalt betreffend die Gegenseitigkeit von Ansprüchen. Der Verein hat sich in seiner Stellungnahme (Rn 208 bis 210) dafür ausgesprochen, auf beide Vorbehalte und entsprechend auf eine ausdrückliche Verweisung auf das Übereinkommen insgesamt zu verzichten. Dies entspricht dem Referentenentwurf, der eine Bezugnahme auf das Übereinkommen im neuen Recht bewusst nicht mehr vorsieht (siehe S. 78 RefE-Begr). **213**

### **§ 305a, § 786a ZPO-RefE**

Bei dem im Referentenentwurf vorgesehenen Änderungen des § 305a und § 786a ZPO handelt es sich lediglich um Folgeänderungen auf Grund der Verschiebung von Paragraphen des Seehandelsrechts. **214**

### **§ 930 Abs. 4, § 931 Abs. 7, § 870a ZPO-RefE**

Der RefE sieht in § 930 Abs. 4, § 931 Abs. 7, § 870a ZPO-RefE die Aufnahme jeweils gleichlautender Bestimmungen des Inhalts vor, dass die Beschlagnahme etc. des Schiffes unzulässig ist, wenn das Schiff sich auf der Reise befindet und nicht in einem Hafen liegt. Alle drei Vorschriften beziehen sich lediglich auf Seeschiffe. Die § 930 Abs. 4, § 931 Abs. 7, § 870a ZPO-RefE entsprechen inhaltlich dem heute geltenden § 482 HGB. Auch der Verein spricht sich für eine Beibehaltung dieser Bestimmung aus. Er regt aber an, anstelle der Änderungen der ZPO eine einheitliche Regelung von der Art des § 482 HGB in den Achten Abschnitt über besondere seerechtliche Verfahrensvorschriften zu übernehmen. **215**

Der Verein hat sich auch darüber Gedanken gemacht, ob der Ausschluss der Beschlagnahme etc. für den Fall, dass „... sich das Schiff auf der Reise befindet und nicht in einem Hafen liegt“, der eine doppelte Verneinung enthält, möglicherweise einfacher gefasst werden kann. Im Ergebnis spricht sich der Verein dafür aus, diese Formulierung trotz gewisser Unsicherheiten im Hinblick auf die Merkmale „auf der Reise“ sowie „Hafen“ beizubehalten. **216**

#### **§ 917 Abs. 2 S. 2 ZPO-RefE**

Der Verein begrüßt nachdrücklich, dass auch der RefE die bereits im Abschlussbericht der Sachverständigengruppe vorgesehene Regelung beibehält, dass zukünftig bei Arrest eines Schiffes ein Arrestgrund nicht mehr glaubhaft gemacht werden muss. Dies ist eine weitreichende und bedeutsame Rechtsänderung, die zu einer deutlichen Stärkung des Rechtsstandortes Deutschland führen wird. **217**

Der Wegfall des Arrestgrundes im Hinblick auf die Pfändung von Schiffen ist auch in sachlicher Hinsicht gerechtfertigt. So würde ein Gleichlauf mit vielen anderen Rechtsordnungen hergestellt, die bei Forderungen gegen den Reeder bzw. Ausrüster oder gegen „das Schiff“ (*in-rem*-Verfahren) dem Gläubiger einen erleichterten Zugriff auf das Schiff erlauben. Schiffe sind häufig der einzige nennenswerte Vermögensgegenstand des Reeders bzw. Ausrüsters. Zudem ist das Schiff normalerweise in internationaler Fahrt unterwegs und wird weltweit eingesetzt. Befindet sich das Schiff in einem deutschen Hafen, könnte ein Gläubiger nach zukünftigem Recht unter erheblich erleichterten Voraussetzungen einen Arrest ausbringen, um so eine Sicherheit für seine Forderung zu erlangen. Er ist dann nicht darauf angewiesen, zunächst einen Titel gegen den Reeder bzw. Ausrüster zu erstreiten, um ihn im weiteren Verlauf irgendwo in der Welt in das Schiff zu vollstrecken. Insoweit unterscheiden sich Schiffe als Vermögensgegenstände von dem Vermögen anderer Schuldner. **218**

Darüber hinaus wäre der Wegfall des Arrestgrundes auch eine folgerichtige Konsequenz der neu eingeführten Vorschriften über die Haftung des ausführenden Verfrachters bzw. Beförderers (§ 509, § 546 HGB-RefE). Vielfach wird es sich bei dem ausführenden Verfrachter um den Reeder bzw. Ausrüster des Schiffes handeln. Der Wegfall des Arrestgrundes würde dem betreffenden Schuldner die Durchsetzung seiner Ansprüche gegen den ausführenden Verfrachter erleichtern. **219**

Der Verein hat allerdings in seiner Stellungnahme (Rn 215) auch deutlich gemacht, dass die ZPO um weitere Regelungen ergänzt werden sollte, die dem Umstand Rechnung tragen, dass Arresttitel, die ohne Darlegung eines Arrestgrundes ergehen, in besonderer Weise kenntlich gemacht werden müssen, weil sie lediglich für die Pfändung eines Schiffes zur Verfügung stehen, nicht aber für die Vollstreckung des Arresttitels in andere Vermögensgegenstände des Schuldners. Der Referentenentwurf greift diese Anregung nicht auf und äußert sich auch nicht in sonstiger Weise zu dem Vorschlag des Vereins. **220**

Nach dem Grundgedanken des § 916 Abs. 1 ZPO findet der (dingliche) Arrest in das bewegliche oder unbewegliche Vermögen statt. Entsprechend wird im Arresttitel normalerweise „... der dingliche Arrest in das Vermögen der Antragsgegnerin ...“ angeordnet. Dieser Titel ist Grundlage für die Vollziehung des Arrestes nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung (§ 928 ZPO). In Vollziehung des Arrestes kann insbesondere ein nicht in einem deutschen Schiffsregister eingetragenes Schiff nach Maßgabe des § 930 ZPO durch den Gerichtsvollzieher gepfändet werden. Ist das Schiff in einem deutschen Register eingetragen, bedarf es nach § 931 ZPO der besonderen Anordnung der Pfändung durch das Arrestgericht. In der Praxis werden besondere Pfändungsbeschlüsse nach § 931 ZPO auch beantragt und erlassen, wenn es sich um ein nicht in einem deutschen Register eingetragenes Schiff handelt. **221**

§ 917 Abs. 2 ZPO-RefE betrifft den Fall, dass „ein Schiff mit Arrest belegt werden soll“. Dies muss nach Auffassung des Vereins so verstanden werden, dass für den Fall, dass ein Arrestgrund nicht glaubhaft gemacht wird, weil ein Schiff gepfändet werden soll, ein von vornherein beschränkter Arresttitel ergehen muss. Es wird nicht mehr der dingliche Arrest in das (gesamte) Vermögen angeordnet, sondern lediglich der dingliche Arrest eines (bestimmten) Schiffes. Die Erleichterung des § 917 Abs. 2 ZPO-RefE bezieht sich nicht auf den Arrestanspruch und auch nicht auf die Frage, ob das Schiff, das mit Arrest belegt werden soll, im Eigentum des Antragsgegners steht. Insoweit bedarf es weiter der Glaubhaftmachung. Da von vornherein lediglich ein beschränkter Arresttitel ergeht, muss dieser auch entsprechend eingeschränkt beantragt werden. Der Verein regt an, diese Erwägungen mit in die Begründung des Gesetzentwurfs aufzunehmen. Beschränkte Arresttitel gibt es auch schon heute, namentlich wenn zum Zwecke der Durchsetzung eines Schiffsgläubigerrechts wegen eines Anspruchs, der sich nicht gegen den Reeder richtet, das Schiff auf Grund eines Arrestes gepfändet wird (siehe § 759, § 760 HGB, § 601, § 602 HGB-RefE). **222**

### **Einführung einer Arresthypothek**

Der Verein hat sich in seiner Stellungnahme (Rn 216–223) dafür ausgesprochen, die Eintragung einer Arresthypothek als weitere Möglichkeit einer Vollziehung eines Arrestbeschlusses oder -urteils (Arresttitels) vorzusehen. Dabei hat der Verein ausführlich erläutert, dass und aus welchen Gründen die Arresthypothek den Reeder und den Betrieb des Schiffes erheblich weniger belastet als dessen Pfändung. Außerdem ist die Eintragung einer Arresthypothek für den Arrestgläubiger mit geringeren Risiken verbunden, weil er nicht die Kosten für die Aufbewahrung des Schiffes übernehmen muss. **223**

Leider ist der RefE über diese Anregung des Vereins hinweg gegangen, ohne dass ersichtlich ist, dass sie überhaupt berücksichtigt worden ist. Der Verein regt nochmals und nachdrücklich an, die Möglichkeit einer Vollziehung von Arresten durch Eintragung einer Arresthypothek im zukünftigen Recht zu prüfen. **224**

### **Art. 12 Abs. 2 S. 1 SHR-ReformG**

Art. 1 Nr. 22 SHR-ReformG-E sieht vor, dass aus der heute geltenden Vorschrift des § 450 HGB die Konnossements-Alternative der Nr. 1 gestrichen wird. Da die Regelung von vornherein dem Zweck diene, die Anwendung der Haager Regeln sicherzustellen (siehe Begründung Entwurf der Bundesregierung eines Gesetzes zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts [Transportrechtsreformgesetz – TRG] [BT-Drucks 13/8445 = BR-Drucks. 368/97] [S. 89]), ist es folgerichtig, sie erst mit Wegfall der völkerrechtlichen Bindung Deutschlands an die Haager Regeln aufzuheben. Der Verein hält daher die Bestimmung des Art. 12 Abs. 2 S. 1 SHR-ReformG-E für sachgerecht. **225**

### **Art. 4 Nr. 1 SHR-ReformG**

Der RefE sieht vor, die heute geltenden Bestimmungen der §§ 522 bis 525 HGB über die Verklarung ersatzlos aufzuheben. Damit wird es zukünftig im Seerecht keine Verklarungsverfahren mehr geben. Überraschenderweise soll nach dem RefE das Verklarungsverfahren auch in der Binnenschifffahrt abgeschafft werden; siehe Art. 4 Nr. 1 SHR-ReformG. Auch wenn das Binnenschifffahrtsrecht nicht unmittelbarer Gegenstand der Tätigkeiten des Vereins ist, so hat er doch Zweifel daran, ob dies eine sachgerechte Lösung ist. Nach den Erfahrungen der Mitglieder des Vereins hat das Verklarungsverfahren in der **226**

Binnenschifffahrt eine erhebliche praktische Bedeutung und wird bis heute regelmäßig insbesondere im Falle eines Zusammenstoßes von Schiffen durchgeführt. Ebenso sieht der Verein, dass sich die Verhältnisse in der Binnenschifffahrt erheblich von denen des Seerechts unterscheiden. Gerade in der Binnenschifffahrt besteht ein erhebliches Interesse an einem informellen, kurzfristig zur Verfügung stehenden und kostengünstigen Verfahren der Tatsachenfeststellung im Wege der Befragung der Beteiligten. Dies hat gleichzeitig eine nicht zu unterschätzende befriedende Wirkung.

Hamburg, den 31. August 2011

Dr. Klaus Ramming

Vorsitzender

Deutscher Verein für Internationales Seerecht