

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Transportrechtsreformgesetz – TRG)

A. Zielsetzung

Der Gesetzentwurf dient der Anpassung des Transportprivatrechts sowohl an die bereits am 1. Januar 1994 erfolgte Liberalisierung und Umstrukturierung des Güterkraftverkehrs durch das Tarifaufhebungsgesetz und das Eisenbahnneuordnungsgesetz als auch an die zum 1. Juli 1998 geplante Änderung des Ordnungsrahmens im nationalen Güterkraftverkehr auf Grund der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93. Im Interesse größerer Rechtssicherheit und zur Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger sollen dabei die zersplitterten sowie zum Teil überregulierten und mehr als einhundert Jahre alten unterschiedlichen Teiltransportrechte vereinheitlicht, bereinigt und unter Berücksichtigung internationaler transportrechtlicher Übereinkommen modernisiert werden.

B. Lösung

Das Frachtrecht wird – in enger Anlehnung an das Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) – umfassend und einheitlich für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschifffahrt im Handelsgesetzbuch neu geregelt. Moderne Handelspraktiken wie der multimodale Transport werden dabei gesetzlich berücksichtigt. Bisher bestehende Sonderregelungen für einzelne Verkehrsträger und Transportarten werden aufgehoben. Der bisher durch Verordnung geregelte Umzugsvertrag wird im Handelsgesetzbuch verankert. Das Speditionsrecht wird enger mit dem Frachtrecht verzahnt. Das Lagerrecht bleibt im wesentlichen unverändert; die heute weitgehend obsoleete Verordnung über Orderlagerscheine vom 16. Dezember 1931 wird jedoch aufgehoben. Das in der Eisenbahn-Verkehrsordnung enthaltene Recht über die Beförderung von Reisegepäck wird den neuen frachtrechtlichen Vorschriften im Handelsgesetzbuch angepaßt.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte**1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand**

Das geplante Gesetz begründet keine Haushaltsausgaben des Bundes, der Länder und der Gemeinden ohne Vollzugsaufwand.

2. Vollzugsaufwand

Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit Kosten belastet. Vielmehr ist sogar mit Kosteneinsparungen für die Länder zu rechnen, weil durch die Aufhebung des Erfordernisses einer staatlichen Ermächtigung zur Ausstellung von Orderlagerscheinen die den Ländern obliegende Überwachung der Lagerbetriebe, die eine solche Ermächtigung beantragen oder bereits haben, entfällt.

E. Sonstige Kosten

Die Erschwerung des Haftungsausschlusses wird Kostenverlagerungen innerhalb der betroffenen Wirtschaftskreise (Verlader, Frachtführer, Spediteure) zur Folge haben, weil die Haftungs- und Schadensrisiken sich verändern und daher um anderen Versicherungsschutz nachgesucht werden wird. Zugleich sind aber auch Kostenreduzierungen zu erwarten: Die Vereinheitlichung und Bereinigung des Transportrechts trägt zu größerer Rechtsklarheit bei und verringert damit Rechtsstreitigkeiten wegen bestehender Rechtsunsicherheit; außerdem wird die Präventivwirkung der Haftung verstärkt, indem durch die Erschwerung des Haftungsausschlusses zusätzliche Anreize zur Schadensvermeidung entstehen.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (121) – 902 00 – Tr 3/97

Bonn, den 29. August 1997

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Transportrechtsreformgesetz – TRG)

mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 714. Sitzung am 4. Juli 1997 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Dr. Helmut Kohl

Anlage 1

**Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts
(Transportrechtsreformgesetz – TRG)**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Handelsgesetzbuchs

Das Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. In § 363 Abs. 2 werden die Wörter „der staatlich zur Ausstellung solcher Urkunden ermächtigten Anstalten“ gestrichen.
2. § 366 Abs. 3 wird wie folgt gefaßt:

„(3) Das gesetzliche Pfandrecht des Kommissionärs, des Frachtführers, des Spediteurs und des Lagerhalters steht hinsichtlich des Schutzes des guten Glaubens einem gemäß Absatz 1 durch Vertrag erworbenen Pfandrecht gleich, das gesetzliche Pfandrecht des Frachtführers, des Spediteurs und des Lagerhalters an Gut, das nicht Gegenstand des Vertrages ist, aus dem die durch das Pfandrecht zu sichernde Forderung herrührt, jedoch nur insoweit, als der gute Glaube des Erwerbers das Eigentum des Vertragspartners betrifft.“
3. Der Vierte bis Siebente Abschnitt des Vierten Buches werden wie folgt gefaßt:

„VIERTER ABSCHNITT

Frachtgeschäft

ERSTER UNTERABSCHNITT

Allgemeine Vorschriften

§ 407

Frachtvertrag

(1) Durch den Frachtvertrag wird der Frachtführer verpflichtet, das Gut zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Empfänger abzuliefern.

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

(3) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten, wenn

1. das Gut zu Lande oder auf Binnengewässern befördert werden soll und
2. die Beförderung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehört.

Erfordert das Unternehmen nach Art oder Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Ge-

schaftsbetrieb nicht und ist die Firma des Unternehmens auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Frachtgeschäfts auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.

§ 408

Frachtbrief

(1) Der Frachtführer kann die Ausstellung eines Frachtbriefs verlangen, der folgende Angaben enthält:

1. Ort und Tag der Ausstellung;
2. Name und Anschrift des Absenders;
3. Name und Anschrift des Frachtführers;
4. Stelle und Tag der Übernahme des Gutes sowie die für die Ablieferung vorgesehene Stelle;
5. Name und Anschrift des Empfängers und eine etwaige Meldeadresse;
6. die übliche Bezeichnung der Art des Gutes und die Art der Verpackung, bei gefährlichen Gütern ihre nach den Gefahrgutvorschriften vorgesehene, sonst ihre allgemein anerkannte Bezeichnung;
7. Anzahl, Zeichen und Nummern der Frachtstücke;
8. das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes;
9. die vereinbarte Fracht und die bis zur Ablieferung anfallenden Kosten sowie einen Vermerk über die Frachtzahlung;
10. den Betrag einer bei der Ablieferung des Gutes einzuziehenden Nachnahme;
11. Weisungen für die Zoll- und sonstige amtliche Behandlung des Gutes;
12. eine Vereinbarung über die Beförderung in offenem, nicht mit Planen gedecktem Fahrzeug oder auf Deck.

In den Frachtbrief können weitere Angaben eingetragen werden, die die Parteien für zweckmäßig halten.

(2) Der Frachtbrief wird in drei Originalausfertigungen ausgestellt, die vom Absender unterzeichnet werden. Der Absender kann verlangen, daß auch der Frachtführer den Frachtbrief unterzeichnet. Nachbildungen der eigenhändigen Unterschriften durch Druck oder Stempel genügen. Eine

Ausfertigung ist für den Absender bestimmt, eine begleitet das Gut, eine behält der Frachtführer.

§ 409

Beweiskraft des Frachtbriefs

(1) Der von beiden Parteien unterzeichnete Frachtbrief dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für Abschluß und Inhalt des Frachtvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Frachtführer.

(2) Der von beiden Parteien unterzeichnete Frachtbrief begründet ferner die Vermutung, daß das Gut und seine Verpackung bei der Übernahme durch den Frachtführer in äußerlich gutem Zustand waren und daß die Anzahl der Frachtstücke und ihre Zeichen und Nummern mit den Angaben im Frachtbrief übereinstimmen. Der Frachtbrief begründet diese Vermutung jedoch nicht, wenn der Frachtführer einen begründeten Vorbehalt in den Frachtbrief eingetragen hat; der Vorbehalt kann auch damit begründet werden, daß dem Frachtführer keine angemessenen Mittel zur Verfügung standen, die Richtigkeit der Angaben zu überprüfen.

(3) Ist das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes oder der Inhalt der Frachtstücke vom Frachtführer überprüft und das Ergebnis der Überprüfung in den von beiden Parteien unterzeichneten Frachtbrief eingetragen worden, so begründet dieser auch die Vermutung, daß Gewicht, Menge oder Inhalt mit den Angaben im Frachtbrief übereinstimmt. Der Frachtführer ist verpflichtet, Gewicht, Menge oder Inhalt zu überprüfen, wenn der Absender dies verlangt und dem Frachtführer angemessene Mittel zur Überprüfung zur Verfügung stehen; der Frachtführer hat Anspruch auf Ersatz seiner Aufwendungen für die Überprüfung.

§ 410

Gefährliches Gut

(1) Soll gefährliches Gut befördert werden, so hat der Absender dem Frachtführer rechtzeitig schriftlich oder in sonst lesbarer Form die genaue Art der Gefahr und, soweit erforderlich, zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen mitzuteilen.

(2) Der Frachtführer kann, sofern ihm nicht bei Übernahme des Gutes die Art der Gefahr bekannt war oder jedenfalls mitgeteilt worden ist,

1. gefährliches Gut ausladen, einlagern, zurückbefördern oder, soweit erforderlich, vernichten oder unschädlich machen, ohne dem Absender deshalb ersatzpflichtig zu werden, und
2. vom Absender wegen dieser Maßnahmen Ersatz der erforderlichen Aufwendungen verlangen.

§ 411

Verpackung, Kennzeichnung

Der Absender hat das Gut, soweit dessen Natur unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförde-

rung eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, daß es vor Verlust und Beschädigung geschützt ist und daß auch dem Frachtführer keine Schäden entstehen. Der Absender hat das Gut ferner, soweit dessen vertragsgemäße Behandlung dies erfordert, zu kennzeichnen.

§ 412

Verladen und Entladen

(1) Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nicht etwas anderes ergibt, hat der Absender das Gut beförderungssicher zu laden und zu stauen (verladen) sowie zu entladen. Der Frachtführer ist verpflichtet, die Betriebssicherheit der Verladung sicherzustellen.

(2) Für das Verladen und das Entladen steht eine angemessene Zeit (Ladezeit, Entladezeit) zur Verfügung. Für diese Zeit kann keine besondere Vergütung verlangt werden.

(3) Wartet der Frachtführer auf Grund vertraglicher Vereinbarung oder aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, über die Lade- oder Entladezeit hinaus, so hat er Anspruch auf eine angemessene Vergütung (Standgeld).

(4) Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, für die Binnenschifffahrt unter Berücksichtigung der Art der zur Beförderung bestimmten Fahrzeuge, der Art und Menge der umzuschlagenden Güter, der beim Güterumschlag zur Verfügung stehenden technischen Mittel und der Erfordernisse eines beschleunigten Verkehrsablaufs die Voraussetzungen für den Beginn der Lade- und Entladezeit, deren Dauer sowie die Höhe des Standgeldes zu bestimmen.

§ 413

Begleitpapiere

(1) Der Absender hat dem Frachtführer Urkunden zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen, die für eine amtliche Behandlung, insbesondere eine Zollabfertigung, vor der Ablieferung des Gutes erforderlich sind.

(2) Der Frachtführer ist für den Schaden verantwortlich, der durch Verlust oder Beschädigung der ihm übergebenen Urkunden oder durch deren unrichtige Verwendung verursacht worden ist, es sei denn, daß der Verlust, die Beschädigung oder die unrichtige Verwendung auf Umständen beruht, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Seine Haftung ist jedoch auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

§ 414

Verschuldensunabhängige Haftung des Absenders in besonderen Fällen

(1) Der Absender hat, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, dem Frachtführer Schäden und

Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch

1. ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung durch den Absender,
2. unrichtige oder in sich unvollständige Angaben im Frachtbrief,
3. Unterlassen der Mitteilung nach § 410 Abs. 1 oder
4. Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der in § 413 Abs. 1 genannten Urkunden oder Auskünfte.

(2) Hat bei der Verursachung der Schäden oder Aufwendungen ein Verhalten des Frachtführers mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit dieses Verhalten zu den Schäden und Aufwendungen beigetragen hat.

§ 415

Kündigung durch den Absender

(1) Der Absender kann den Frachtvertrag jederzeit kündigen.

(2) Kündigt der Absender, so kann der Frachtführer entweder

1. die vereinbarte Fracht, das etwaige Standgeld sowie zu ersetzende Aufwendungen oder,
2. sofern die Kündigung nicht auf Gründen beruht, die dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind, ein Drittel der vereinbarten Fracht (Faufracht)

verlangen. Macht der Frachtführer von seinem Recht nach Satz 1 Nr. 1 Gebrauch, so muß er sich dasjenige anrechnen lassen, was er infolge der Aufhebung des Vertrages an Aufwendungen erspart oder anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterläßt.

(3) Würde vor der Kündigung bereits Gut verladen, so hat der Absender dieses unverzüglich zu entladen. Kommt er seiner Verpflichtung nicht nach, so kann der Frachtführer Maßnahmen entsprechend § 419 Abs. 3 Satz 2 bis 4 ergreifen und Ersatz der hierfür erforderlichen Aufwendungen verlangen. Beruht die Kündigung auf Gründen, die dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind, so ist abweichend von den Sätzen 1 und 2 der Frachtführer verpflichtet, das Gut, das bereits verladen wurde, auf eigene Kosten zu entladen.

§ 416

Anspruch auf Teilbeförderung

Wird nur ein Teil der vereinbarten Ladung verladen, so kann der Absender jederzeit verlangen, daß der Frachtführer mit der Beförderung der unvollständigen Ladung beginnt. In diesem Fall gebührt dem Frachtführer die volle Fracht, das etwaige Standgeld sowie Ersatz der Aufwendungen, die ihm infolge der Unvollständigkeit der Ladung entstehen; von der vollen Fracht kommt jedoch die

Fracht für dasjenige Gut in Abzug, welches der Frachtführer mit demselben Beförderungsmittel anstelle des nicht verladenen Gutes befördert. Der Frachtführer ist außerdem berechtigt, soweit ihm durch die Unvollständigkeit der Ladung die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, die Bestellung einer anderweitigen Sicherheit zu fordern. Beruht die Unvollständigkeit der Verladung auf Gründen, die dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind, so steht diesem der Anspruch nach den Sätzen 2 und 3 nur insoweit zu, als tatsächlich Ladung befördert wird.

§ 417

Rechte des Frachtführers bei Nichteinhaltung der Ladezeit

(1) Verläßt der Absender das Gut nicht innerhalb der Ladezeit oder stellt er, wenn er zur Verladung nicht verpflichtet ist, das Gut nicht innerhalb der Ladezeit zur Verfügung, so kann ihm der Frachtführer eine angemessene Frist mit der Erklärung setzen, daß er nicht länger warten werde, wenn das Gut nicht bis zum Ablauf dieser Frist verladen oder zur Verfügung gestellt werde.

(2) Wird bis zum Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Frist keine Ladung verladen oder zur Verfügung gestellt, so kann der Frachtführer den Vertrag kündigen und die Ansprüche nach § 415 Abs. 2 geltend machen.

(3) Wird bis zum Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Frist nur ein Teil der vereinbarten Ladung verladen oder zur Verfügung gestellt, so kann der Frachtführer mit der Beförderung der unvollständigen Ladung beginnen und die Ansprüche nach § 416 Satz 2 und 3 geltend machen.

(4) Dem Frachtführer stehen die Rechte nicht zu, wenn die Nichteinhaltung der Ladezeit auf Gründen beruht, die seinem Risikobereich zuzurechnen sind.

§ 418

Nachträgliche Weisungen

(1) Der Absender ist berechtigt, über das Gut zu verfügen. Er kann insbesondere verlangen, daß der Frachtführer das Gut nicht weiterbefördert oder es an einem anderen Bestimmungsort, an einer anderen Ablieferungsstelle oder an einen anderen Empfänger abgeliefert. Der Frachtführer ist nur insoweit zur Befolgung solcher Weisungen verpflichtet, als deren Ausführung weder Nachteile für den Betrieb seines Unternehmens noch Schäden für die Absender oder Empfänger anderer Sendungen mit sich zu bringen droht. Er kann vom Absender Ersatz seiner durch die Ausführung der Weisung entstehenden Aufwendungen sowie eine angemessene Vergütung verlangen; der Frachtführer kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuß abhängig machen.

(2) Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle. Von diesem Zeitpunkt an steht das Verfügungs-

recht nach Absatz 1 dem Empfänger zu. Macht der Empfänger von diesem Recht Gebrauch, so hat er dem Frachtführer die entstehenden Mehraufwendungen zu ersetzen sowie eine angemessene Vergütung zu zahlen; der Frachtführer kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuß abhängig machen.

(3) Hat der Empfänger in Ausübung seines Verfügungsrechts die Ablieferung des Gutes an einen Dritten angeordnet, so ist dieser nicht berechtigt, seinerseits einen anderen Empfänger zu bestimmen.

(4) Ist ein Frachtbrief ausgestellt und von beiden Parteien unterzeichnet worden, so kann der Absender sein Verfügungsrecht nur gegen Vorlage der Absenderausfertigung des Frachtbriefs ausüben, sofern dies im Frachtbrief vorgeschrieben ist.

(5) Beabsichtigt der Frachtführer, eine ihm erteilte Weisung nicht zu befolgen, so hat er denjenigen, der die Weisung gegeben hat, unverzüglich zu benachrichtigen.

(6) Ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage des Frachtbriefs abhängig gemacht worden und führt der Frachtführer eine Weisung aus, ohne sich die Absenderausfertigung des Frachtbriefs vorlegen zu lassen, so haftet er dem Berechtigten für den daraus entstehenden Schaden. Die Vorschriften über die Beschränkung der Haftung finden keine Anwendung.

§ 419

Beförderungs- und Ablieferungshindernisse

(1) Wird vor Ankunft des Gutes an der für die Ablieferung vorgesehenen Stelle erkennbar, daß die Beförderung nicht vertragsgemäß durchgeführt werden kann, oder bestehen nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle Ablieferungshindernisse, so hat der Frachtführer Weisungen des nach § 418 Verfügungsberechtigten einzuholen. Ist der Empfänger verfügungsberechtigt und ist er nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so ist Verfügungsberechtigter nach Satz 1 der Absender; ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage eines Frachtbriefs abhängig gemacht worden, so bedarf es in diesem Fall der Vorlage des Frachtbriefs nicht. Der Frachtführer ist, wenn ihm Weisungen erteilt worden sind und das Hindernis nicht seinem Risikobereich zuzurechnen ist, berechtigt, Ansprüche nach § 418 Abs. 1 Satz 4 geltend zu machen.

(2) Tritt das Beförderungs- oder Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger auf Grund seiner Verfügungsbefugnis nach § 418 die Weisung erteilt hat, das Gut an einen Dritten abzuliefern, so nimmt bei der Anwendung des Absatzes 1 der Empfänger die Stelle des Absenders und der Dritte die des Empfängers ein.

(3) Kann der Frachtführer Weisungen, die er nach § 418 Abs. 1 Satz 3 befolgen müßte, innerhalb angemessener Zeit nicht erlangen, so hat er

die Maßnahmen zu ergreifen, die im Interesse des Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen. Er kann etwa das Gut ausladen und verwahren, für Rechnung des nach § 418 Abs. 1 bis 4 Verfügungsberechtigten einem Dritten zur Verwahrung anvertrauen oder zurückbefördern; vertraut der Frachtführer das Gut einem Dritten an, so haftet er nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Der Frachtführer kann das Gut auch gemäß § 373 Abs. 2 bis 4 verkaufen lassen, wenn es sich um verderbliche Ware handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder wenn die andernfalls entstehenden Kosten in keinem angemessenen Verhältnis zum Wert des Gutes stehen. Unverwertbares Gut darf der Frachtführer vernichten. Nach dem Ausladen des Gutes gilt die Beförderung als beendet.

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

§ 420

Zahlung. Frachtberechnung

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

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

(3) Tritt nach Beginn der Beförderung und vor Ankunft an der Ablieferungsstelle eine Verzögerung ein und beruht die Verzögerung auf Gründen, die dem Risikobereich des Absenders zuzurechnen sind, so gebührt dem Frachtführer neben der Fracht eine angemessene Vergütung.

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

§ 421

Rechte des Empfängers. Zahlungspflicht

(1) Nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle ist der Empfänger berechtigt, vom Frachtführer zu verlangen, ihm das Gut gegen Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag abzuliefern. Ist das Gut beschädigt oder ver-

spätet abgeliefert worden oder verlorengegangen, so kann der Empfänger die Ansprüche aus dem Frachtvertrag im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend machen; der Absender bleibt zur Geltendmachung dieser Ansprüche befugt. Dabei macht es keinen Unterschied, ob Empfänger oder Absender im eigenen oder fremden Interesse handeln.

(2) Der Empfänger, der sein Recht nach Absatz 1 Satz 1 geltend macht, hat die noch geschuldete Fracht bis zu dem Betrag zu zahlen, der aus dem Frachtbrief hervorgeht. Ist ein Frachtbrief nicht ausgestellt oder dem Empfänger nicht vorgelegt worden oder ergibt sich aus dem Frachtbrief nicht die Höhe der zu zahlenden Fracht, so hat der Empfänger die Fracht bis zu dem angemessenen Betrag zu zahlen.

(3) Der Empfänger, der sein Recht nach Absatz 1 Satz 1 geltend macht, hat ferner ein Standgeld oder eine Vergütung nach § 420 Abs. 3 zu zahlen, ein Standgeld wegen Überschreitung der Ladezeit und eine Vergütung nach § 420 Abs. 3 jedoch nur, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist.

(4) Der Absender bleibt zur Zahlung der nach den Absätzen 2 und 3 vom Empfänger geschuldeten Beträge verpflichtet.

§ 422

Nachnahme

(1) Haben die Parteien vereinbart, daß das Gut nur gegen Einziehung einer Nachnahme an den Empfänger abgeliefert werden darf, so ist anzunehmen, daß der Betrag in bar einzuziehen ist.

(2) Das auf Grund der Einziehung Erlangte gilt im Verhältnis zu den Gläubigern des Frachtführers als auf den Absender übertragen.

(3) Wird das Gut dem Empfänger ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert, so haftet der Frachtführer, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, dem Absender für den daraus entstehenden Schaden, jedoch nur bis zur Höhe des Betrages der Nachnahme.

§ 423

Lieferfrist

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

§ 424

Verlustvermutung

(1) Der Anspruchsberechtigte kann das Gut als verloren betrachten, wenn es weder innerhalb der Lieferfrist noch innerhalb eines weiteren Zeitraums abgeliefert wird, der der Lieferfrist entspricht, mindestens aber zehn Tage, bei einer

grenzüberschreitenden Beförderung dreißig Tage beträgt.

(2) Erhält der Anspruchsberechtigte eine Entschädigung für den Verlust des Gutes, so kann er bei deren Empfang verlangen, daß er unverzüglich benachrichtigt wird, wenn das Gut wiederaufgefunden wird.

(3) Der Anspruchsberechtigte kann innerhalb eines Monats nach Empfang der Benachrichtigung von dem Wiederauffinden des Gutes verlangen, daß ihm das Gut Zug um Zug gegen Erstattung der Entschädigung, gegebenenfalls abzüglich der in der Entschädigung enthaltenen Kosten, abgeliefert wird. Eine etwaige Pflicht zur Zahlung der Fracht sowie Ansprüche auf Schadenersatz bleiben unberührt.

(4) Wird das Gut nach Zahlung einer Entschädigung wiederaufgefunden und hat der Anspruchsberechtigte eine Benachrichtigung nicht verlangt oder macht er nach Benachrichtigung seinen Anspruch auf Ablieferung nicht geltend, so kann der Frachtführer über das Gut frei verfügen.

§ 425

Haftung für Güter- und Verspätungsschäden. Schadensteilung

(1) Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht.

(2) Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verhalten des Absenders oder des Empfängers oder ein besonderer Mangel des Gutes mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit diese Umstände zu dem Schaden beigetragen haben.

§ 426

Haftungsausschluß

Der Frachtführer ist von der Haftung befreit, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf Umständen beruht, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Er kann sich jedoch nicht auf Mängel des für die Beförderung verwendeten Fahrzeuges berufen, es sei denn, daß der Absender ihm das Fahrzeug gestellt hat.

§ 427

Besondere Haftungsausschlußgründe

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

1. vereinbarte oder der Übung entsprechende Verwendung von offenen, nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen oder Verladung auf Deck;

2. ungenügende Verpackung durch den Absender;
3. Behandeln, Verladen oder Entladen des Gutes durch den Absender oder den Empfänger;
4. natürliche Beschaffenheit des Gutes, die besonders leicht zu Schäden, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund, führt;
5. ungenügende Kennzeichnung der Frachtstücke durch den Absender;
6. Beförderung lebender Tiere.

(2) Ist ein Schaden eingetreten, der nach den Umständen des Falles aus einer der in Absatz 1 bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, daß der Schaden aus dieser Gefahr entstanden ist. Diese Vermutung gilt im Falle des Absatzes 1 Nr. 1 nicht bei außergewöhnlich großem Verlust.

(3) Ist der Frachtführer nach dem Frachtvertrag verpflichtet, das Gut gegen die Einwirkung von Hitze, Kälte, Temperaturschwankungen, Luftfeuchtigkeit, Erschütterungen oder ähnlichen Einflüssen besonders zu schützen, so kann er sich auf Absatz 1 Nr. 4 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich der Auswahl, Instandhaltung und Verwendung besonderer Einrichtungen, getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.

(4) Der Frachtführer kann sich auf Absatz 1 Nr. 6 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.

§ 428

Haftung für andere

Der Frachtführer hat Handlungen und Unterlassungen seiner Leute in gleichem Umfange zu vertreten wie eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn die Leute in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Gleiches gilt für Handlungen und Unterlassungen anderer Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient.

§ 429

Wertersatz

(1) Hat der Frachtführer für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes Schadenersatz zu leisten, so ist der Wert am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung zu ersetzen.

(2) Bei Beschädigung des Gutes ist der Unterschied zwischen dem Wert des unbeschädigten Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung und dem Wert zu ersetzen, den das beschädigte Gut am Ort und zur Zeit der Übernahme gehabt hätte.

(3) Der Wert des Gutes bestimmt sich nach dem Marktpreis, sonst nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit.

§ 430

Schadensfeststellungskosten

Bei Verlust oder Beschädigung des Gutes hat der Frachtführer über den nach § 429 zu leistenden Ersatz hinaus die Kosten der Feststellung des Schadens zu tragen.

§ 431

Haftungshöchstbetrag

(1) Die nach den §§ 429 und 430 zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung der gesamten Sendung ist auf einen Betrag von 8,33 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des Rohgewichts der Sendung begrenzt.

(2) Sind nur einzelne Frachtstücke der Sendung verloren oder beschädigt worden, so ist die Haftung des Frachtführers begrenzt auf einen Betrag von 8,33 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des Rohgewichts

1. der gesamten Sendung, wenn die gesamte Sendung entwertet ist,
2. des entwerteten Teils der Sendung, wenn nur ein Teil der Sendung entwertet ist.

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

(4) Die in den Absätzen 1 und 2 genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der Betrag wird in Deutsche Mark entsprechend dem Wert der Deutschen Mark gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert der Deutschen Mark gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.

§ 432

Ersatz sonstiger Kosten

Haftet der Frachtführer wegen Verlust oder Beschädigung, so hat er über den nach den §§ 429 bis 431 zu leistenden Ersatz hinaus die Fracht, öffentliche Abgaben und sonstige Kosten aus Anlaß der Beförderung des Gutes zu erstatten, im Fall der Beschädigung jedoch nur in dem nach § 429 Abs. 2 zu ermittelnden Wertverhältnis. Weiteren Schaden hat er nicht zu ersetzen.

§ 433

Haftungshöchstbetrag bei sonstigen Vermögensschäden

Haftet der Frachtführer wegen der Verletzung einer eng und unmittelbar mit der Ausführung der Beförderung des Gutes zusammenhängenden vertraglichen Pflicht für Schäden, die nicht durch Verlust oder Beschädigung des Gutes oder durch Überschreitung der Lieferfrist entstehen, und handelt es sich um andere Schäden als Sach- oder Per-

sonenschäden, so ist auch in diesem Falle die Haftung begrenzt, und zwar auf das Dreifache des Betrages, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

§ 434

Außervertragliche Ansprüche

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

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

1. der Dritte der Beförderung nicht zugestimmt hat und der Frachtführer die fehlende Befugnis des Absenders, das Gut zu versenden, kannte oder fahrlässig nicht kannte oder
2. das Gut vor Übernahme zur Beförderung dem Dritten oder einer Person, die von diesem ihr Recht zum Besitz ableitet, abhanden gekommen ist.

§ 435

Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen

Die in diesem Unterabschnitt und im Frachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen gelten nicht, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Frachtführer oder eine in § 428 genannte Person vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangen hat.

§ 436

Haftung der Leute

Werden Ansprüche aus außervertraglicher Haftung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist gegen einen der Leute des Frachtführers erhoben, so kann sich auch jener auf die in diesem Unterabschnitt und im Frachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen berufen. Dies gilt nicht, wenn er vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, gehandelt hat.

§ 437

Ausführender Frachtführer

(1) Wird die Beförderung ganz oder teilweise durch einen Dritten ausgeführt (ausführender Frachtführer), so haftet dieser für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes oder durch Überschreitung der Lieferfrist während

der durch ihn ausgeführten Beförderung entsteht, in gleicher Weise wie der Frachtführer. Vertragliche Vereinbarungen mit dem Absender oder Empfänger, durch die der Frachtführer seine Haftung erweitert, wirken gegen den ausführenden Frachtführer nur, soweit er ihnen schriftlich zugestimmt hat.

(2) Der ausführende Frachtführer kann alle Einwendungen geltend machen, die dem Frachtführer aus dem Frachtvertrag zustehen.

(3) Frachtführer und ausführender Frachtführer haften als Gesamtschuldner.

(4) Werden die Leute des ausführenden Frachtführers in Anspruch genommen, so gilt für diese § 436 entsprechend.

§ 438

Schadensanzeige

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

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

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

(4) Wird die Anzeige nach Ablieferung erstattet, so bedarf sie der Schriftform. Sie braucht jedoch nicht unterzeichnet zu werden, wenn sie mit Hilfe einer automatischen Einrichtung erstellt wird und aus der so erstellten Anzeige der Aussteller erkennbar ist. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.

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

§ 439

Verjährung

(1) Ansprüche aus einer Beförderung, die den Vorschriften dieses Unterabschnitts unterliegt, verjähren in einem Jahr. Bei Vorsatz oder bei einem dem Vorsatz nach § 435 gleichstehenden Verschulden beträgt die Verjährungsfrist drei Jahre.

(2) Die Verjährung beginnt mit Ablauf des Tages, an dem das Gut abgeliefert wurde. Ist das Gut nicht abgeliefert worden, beginnt die Verjährung mit Ablauf des Tages, an dem das Gut hätte abgeliefert werden müssen. Abweichend von den Sät-

zen 1 und 2 beginnt die Verjährung von Rückgriffsansprüchen mit dem Tag des Eintritts der Rechtskraft des Urteils gegen den Rückgriffsgläubiger oder, wenn kein rechtskräftiges Urteil vorliegt, mit dem Tag, an dem der Rückgriffsgläubiger den Anspruch befriedigt hat.

(3) Die Verjährung eines Anspruchs gegen den Frachtführer wird durch eine schriftliche Erklärung des Absenders oder Empfängers, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, bis zu dem Zeitpunkt gehemmt, in dem der Frachtführer die Erfüllung des Anspruchs schriftlich ablehnt. Eine weitere Erklärung, die denselben Ersatzanspruch zum Gegenstand hat, hemmt die Verjährung nicht erneut.

(4) Die Verjährung kann nur durch Vereinbarung, die im einzelnen ausgehandelt ist, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen ist, erleichtert oder erschwert werden.

§ 440

Pfandrecht

(1) Der Frachtführer hat wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen sowie wegen anerkannter oder rechtskräftig festgestellter Forderungen aus anderen mit dem Absender abgeschlossenen Frachtverträgen ein Pfandrecht an dem Gut. Das Pfandrecht erstreckt sich auf die Begleitpapiere.

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

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

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

§ 441

Nachfolgender Frachtführer

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

(2) Wird ein vorhergehender Frachtführer von einem nachgehenden befriedigt, so gehen Forde-

rung und Pfandrecht des ersteren auf den letzteren über.

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

§ 442

Rang mehrerer Pfandrechte

(1) Bestehen an demselben Gut mehrere nach den §§ 397, 440, 463, 475a und 623 begründete Pfandrechte, so geht unter denjenigen Pfandrechten, die durch die Versendung oder durch die Beförderung des Gutes entstanden sind, das später entstandene dem früher entstandenen vor.

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

§ 443

Ladeschein

(1) Über die Verpflichtung zur Ablieferung des Gutes kann von dem Frachtführer ein Ladeschein ausgestellt werden, der die in § 408 Abs. 1 genannten Angaben enthalten soll. Der Ladeschein ist vom Frachtführer zu unterzeichnen; eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder durch Stempel genügt.

(2) Ist der Ladeschein an Order gestellt, so soll er den Namen desjenigen enthalten, an dessen Order das Gut abgeliefert werden soll. Wird der Name nicht angegeben, so ist der Ladeschein als an Order des Absenders gestellt anzusehen.

(3) Der Ladeschein ist für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger maßgebend. Er begründet insbesondere die widerlegliche Vermutung, daß die Güter wie im Ladeschein beschrieben übernommen sind; § 409 Abs. 2, 3 Satz 1 gilt entsprechend. Ist der Ladeschein einem gutgläubigen Dritten übertragen worden, so ist die Vermutung nach Satz 2 unwiderleglich.

(4) Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrages maßgebend.

§ 444

Ablieferung gegen Rückgabe des Ladescheins

Der Frachtführer ist zur Ablieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Ladescheins, auf dem die Ablieferung bescheinigt ist, verpflichtet.

§ 445

Legitimation durch Ladeschein

(1) Zum Empfang des Gutes legitimiert ist derjenige, an den das Gut nach dem Ladeschein abgeliefert werden soll oder auf den der Ladeschein,

wenn er an Order lautet, durch Indossament übertragen ist.

(2) Dem zum Empfang Legitimierten steht das Verfügungsrecht nach § 418 zu. Der Frachtführer braucht den Weisungen wegen Rückgabe oder Ablieferung des Gutes an einen anderen als den durch den Ladeschein legitimierten Empfänger nur Folge zu leisten, wenn ihm der Ladeschein zurückgegeben wird.

§ 446

Ablieferung und Weisungsbefolgung ohne Ladeschein

Der Frachtführer haftet dem rechtmäßigen Besitzer des Ladescheins für den Schaden, der daraus entsteht, daß er das Gut abgeliefert oder einer Weisung wegen Rückgabe oder Ablieferung Folge leistet, ohne sich den Ladeschein zurückgeben zu lassen. Die Vorschriften über die Beschränkung der Haftung finden keine Anwendung.

§ 447

Traditionspapier

Die Übergabe des Ladescheins an denjenigen, den der Ladeschein zum Empfang des Gutes legitimiert, hat, wenn das Gut von dem Frachtführer übernommen ist, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes.

§ 448

Abweichende Vereinbarungen

(1) Von § 413 Abs. 2, den §§ 414, 418 Abs. 6, § 422 Abs. 3, den §§ 425 bis 438 und § 446 kann, soweit der Frachtvertrag nicht die Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand hat, nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im einzelnen ausgehandelt ist, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen ist. § 418 Abs. 6 und § 446 können nicht zu Lasten gutgläubiger Dritter abbedungen werden.

(2) Abweichend von Absatz 1 Satz 1 kann auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung auf einen anderen als den in § 431 Abs. 1 und 2 vorgesehenen Betrag begrenzt werden. Die in den vorformulierten Vertragsbedingungen enthaltene Bestimmung muß in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben sein.

(3) Unterliegt der Frachtvertrag ausländischem Recht, so sind die Absätze 1 und 2 gleichwohl anzuwenden, wenn nach dem Vertrag der Ort der Übernahme und der Ort der Ablieferung des Gutes im Inland liegen.

§ 449

Anwendung von Seefrachtrecht

Hat der Frachtvertrag die Beförderung des Gutes ohne Umladung sowohl auf Binnen- als

auch auf Seegewässern zum Gegenstand, so ist auf den Vertrag Seefrachtrecht anzuwenden, wenn

1. ein Konnossement ausgestellt ist oder
2. die auf Seegewässern zurückzulegende Strecke die größere ist.

ZWEITER UNTERABSCHNITT

Beförderung von Umzugsgut

§ 450

Umzugsvertrag

Hat der Frachtvertrag die Beförderung von Umzugsgut zum Gegenstand, so sind auf den Vertrag die Vorschriften des Ersten Unterabschnitts anzuwenden, soweit die folgenden besonderen Vorschriften oder anzuwendende internationale Übereinkommen nichts anderes bestimmen.

§ 450 a

Pflichten des Frachtführers

(1) Die Pflichten des Frachtführers umfassen auch das Ab- und Aufbauen der Möbel sowie das Ver- und Entladen des Umzugsgutes.

(2) Soweit nichts anderes vereinbart ist, zählt zu den Pflichten des Frachtführers ferner die Ausführung sonstiger auf den Umzug bezogener Leistungen wie die Versicherung und Verpackung des Umzugsgutes, wenn der Absender den Umzugsvertrag zu einem Zweck abschließt, der weder einer gewerblichen noch einer selbständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann.

§ 450 b

Frachtbrief. Gefährliches Gut. Begleitpapiere. Mitteilungs- und Auskunftspflichten

(1) Abweichend von § 408 ist der Absender, wenn er den Umzugsvertrag zu einem Zweck abschließt, der weder einer gewerblichen noch einer selbständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann, nicht verpflichtet, einen Frachtbrief auszustellen.

(2) Zählt zu dem Umzugsgut gefährliches Gut, so ist der Absender, wenn er den Umzugsvertrag zu einem Zweck abschließt, der weder einer gewerblichen noch einer selbständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann, abweichend von § 410 lediglich verpflichtet, den Frachtführer über die von dem Gut ausgehende Gefahr allgemein zu unterrichten; die Unterrichtung bedarf keiner Form. Der Frachtführer hat den Absender über dessen Pflicht nach Satz 1 zu unterrichten.

(3) Der Frachtführer hat den Absender, wenn dieser den Umzugsvertrag zu einem Zweck abschließt, der weder einer gewerblichen noch einer selbständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann, über die zu beachtenden Zoll- und sonstigen Verwaltungsvorschriften zu unterrichten. Er ist jedoch nicht verpflichtet zu prüfen, ob vom Absender zur Verfügung gestellte Urkunden und erteilte Auskünfte richtig und vollständig sind.

§ 450c

Haftung des Absenders in besonderen Fällen

Abweichend von § 414 Abs. 1 Nr. 3 und 4 hat der Absender, wenn er nicht nach § 450b Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 Satz 1 unterrichtet worden ist, dem Frachtführer Schäden und Aufwendungen, die durch

1. Unterlassen der Mitteilung nach § 450b Abs. 2 Satz 1 oder
2. Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der in § 413 Abs. 1 genannten Urkunden oder Auskünfte

verursacht werden, nur zu ersetzen, wenn ihn Verschulden trifft. § 414 Abs. 2 ist entsprechend anzuwenden.

§ 450d

Besondere Haftungsausschlußgründe

(1) Abweichend von § 427 ist der Frachtführer von seiner Haftung befreit, soweit der Verlust oder die Beschädigung auf eine der folgenden Gefahren zurückzuführen ist:

1. Beförderung von Edelmetallen, Juwelen, Edelsteinen, Geld, Briefmarken, Münzen, Wertpapieren oder Urkunden;
2. ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung durch den Absender;
3. Behandeln, Verladen oder Entladen des Gutes durch den Absender;
4. Beförderung von nicht vom Frachtführer verpacktem Gut in Behältern;
5. Verladen oder Entladen von Gut, dessen Größe oder Gewicht den Raumverhältnissen an der Ladestelle oder Entladestelle nicht entspricht, sofern der Frachtführer den Absender auf die Gefahr einer Beschädigung vorher hingewiesen und der Absender auf der Durchführung der Leistung bestanden hat;
6. Beförderung lebender Tiere oder von Pflanzen;
7. natürliche oder mangelhafte Beschaffenheit des Gutes, der zufolge es besonders leicht Schäden, insbesondere durch Bruch, Funktionsstörungen, Rost, inneren Verderb oder Auslaufen, erleidet.

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

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

§ 450e

Haftungshöchstbetrag

Abweichend von § 431 Abs. 1 und 2 ist die Haftung des Frachtführers wegen Verlust oder Beschädigung auf einen Betrag von 800 Deutsche

Mark je Kubikmeter Laderaum, der zur Erfüllung des Vertrages benötigt wird, beschränkt.

§ 450f

Schadensanzeige

Abweichend von § 438 Abs. 1 und 2 erlöschen Ansprüche wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes,

1. wenn der Verlust oder die Beschädigung des Gutes äußerlich erkennbar war und dem Frachtführer nicht spätestens am Tag nach der Ablieferung angezeigt worden ist,
2. wenn der Verlust oder die Beschädigung äußerlich nicht erkennbar war und dem Frachtführer nicht innerhalb von zehn Tagen nach Ablieferung angezeigt worden ist.

§ 450g

Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen

Schließt der Absender den Umzugsvertrag zu einem Zweck ab, der weder einer gewerblichen noch einer selbständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann, so kann sich der Frachtführer oder eine in § 428 genannte Person

1. auf die in den §§ 450d und 450e sowie in dem Ersten Unterabschnitt vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen nicht berufen, soweit der Frachtführer es unterläßt, den Absender bei Abschluß des Vertrages über die Haftungsbestimmungen zu unterrichten und auf die Möglichkeiten hinzuweisen, eine weitergehende Haftung zu vereinbaren oder das Gut zu versichern,
2. auf § 450f in Verbindung mit § 438 nicht berufen, soweit der Frachtführer es unterläßt, den Empfänger spätestens bei der Ablieferung des Gutes über die Form und Frist der Schadensanzeige sowie die Rechtsfolgen bei Unterlassen der Schadensanzeige zu unterrichten.

Die Unterrichtung nach Satz 1 Nr. 1 muß in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben sein.

§ 450h

Abweichende Vereinbarungen

(1) Von den die Haftung des Frachtführers regelnden Vorschriften dieses Unterabschnitts sowie den danach auf den Umzugsvertrag anzuwendenden Vorschriften des Ersten Unterabschnitts kann nicht zum Nachteil des Absenders abgewichen werden, wenn dieser den Umzugsvertrag zu einem Zweck abschließt, der weder einer gewerblichen, noch einer selbständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann. Unterliegt der Umzugsvertrag ausländischem Recht, so ist Satz 1 gleichwohl anzuwenden, wenn nach dem Vertrag der Ort der Übernahme und der Ort der Ablieferung des Gutes im Inland liegen. § 448 ist nicht anzuwenden.

(2) In allen anderen als den in Absatz 1 genannten Fällen kann von den Vorschriften dieses Unterabschnitts sowie den danach anzuwendenden Vorschriften des Ersten Unterabschnitts nur in entsprechender Anwendung des § 448 abgewichen werden.

DRITTER UNTERABSCHNITT

Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln

§ 451

Frachtvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln

Wird die Beförderung des Gutes auf Grund eines einheitlichen Frachtvertrages mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln durchgeführt und wären, wenn über jeden Teil der Beförderung mit jeweils einem Beförderungsmittel (Teilstrecke) zwischen den Vertragsparteien ein gesonderter Vertrag abgeschlossen worden wäre, mindestens zwei dieser Verträge verschiedenen Rechtsvorschriften unterworfen, so sind auf den Vertrag die Vorschriften des Ersten Unterabschnitts anzuwenden, soweit die folgenden besonderen Vorschriften oder anzuwendende internationale Übereinkommen nichts anderes bestimmen. Dies gilt auch dann, wenn ein Teil der Beförderung zur See oder mit Luftfahrzeugen durchgeführt wird.

§ 451 a

Bekannter Schadensort

Steht fest, daß der Verlust, die Beschädigung oder das Ereignis, das zu einer Überschreitung der Lieferfrist geführt hat, auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, so bestimmt sich die Haftung des Frachtführers abweichend von den Vorschriften des Ersten Unterabschnitts nach den Rechtsvorschriften, die auf einen Vertrag über eine Beförderung auf dieser Teilstrecke anzuwenden wären. Der Beweis dafür, daß der Verlust, die Beschädigung oder das zu einer Überschreitung der Lieferfrist führende Ereignis auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, obliegt demjenigen, der dies behauptet.

§ 451 b

Schadensanzeige. Verjährung

(1) § 438 ist unabhängig davon anzuwenden, ob der Schadensort unbekannt ist, bekannt ist oder später bekannt wird. Die für die Schadensanzeige vorgeschriebene Form und Frist ist auch gewahrt, wenn die Vorschriften eingehalten werden, die auf einen Vertrag über eine Beförderung auf der letzten Teilstrecke anzuwenden wären.

(2) Für den Beginn der Verjährung des Anspruchs wegen Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist ist, wenn auf den Ablieferungszeitpunkt abzustellen ist, der Zeitpunkt der Ablieferung an den Empfänger maßgebend. Der Anspruch verjährt auch bei bekanntem Schadensort frühestens nach Maßgabe des § 439.

§ 451 c

Umzugsvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln

Hat der Frachtvertrag die Beförderung von Umzugsgut mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln zum Gegenstand, so sind auf den Vertrag die Vorschriften des Zweiten Unterabschnitts anzuwenden. § 451 a ist nur anzuwenden, soweit für die Teilstrecke, auf der der Schaden eingetreten ist, Bestimmungen eines für die Bundesrepublik Deutschland verbindlichen internationalen Übereinkommens gelten.

§ 451 d

Abweichende Vereinbarungen

(1) Von der Regelung des § 451 b Abs. 2 Satz 1 kann nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im einzelnen ausgehandelt ist, auch wenn diese für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen ist. Von den übrigen Regelungen dieses Unterabschnitts kann nur insoweit durch vertragliche Vereinbarung abgewichen werden, als die darin in Bezug genommenen Vorschriften abweichende Vereinbarungen zulassen.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann jedoch auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen vereinbart werden, daß sich die Haftung bei bekanntem Schadensort (§ 451 a)

1. unabhängig davon, auf welcher Teilstrecke der Schaden eintreten wird, oder
 2. für den Fall des Schadenseintritts auf einer in der Vereinbarung genannten Teilstrecke
- nach den Vorschriften des Ersten Unterabschnitts bestimmt.

(3) Vereinbarungen, die die Anwendung der für eine Teilstrecke zwingend geltenden Bestimmungen eines für die Bundesrepublik Deutschland verbindlichen internationalen Übereinkommens ausschließen, sind unwirksam.

FÜNFTER ABSCHNITT

Speditionsgeschäft

§ 452

Speditionsvertrag

(1) Durch den Speditionsvertrag wird der Spediteur verpflichtet, die Versendung des Gutes für Rechnung des Versenders zu besorgen.

(2) Der Versender wird verpflichtet, die vereinbarte Vergütung zu zahlen.

(3) Die Vorschriften dieses Abschnitts gelten nur, wenn die Besorgung der Versendung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehört. Erfordert das Unternehmen nach Art oder Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb nicht und ist die Firma des Unternehmens auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Spedi-

tionsgeschäfts auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.

§ 453

Besorgung der Versendung

(1) Die Pflicht, die Versendung zu besorgen, umfaßt die Organisation der Beförderung, insbesondere

1. die Bestimmung des Beförderungsmittels und des Beförderungsweges,
2. die Auswahl ausführender Unternehmer, den Abschluß der für die Versendung erforderlichen Fracht-, Lager- und Speditionsverträge sowie die Erteilung von Informationen und Weisungen an die ausführenden Unternehmer und
3. die Sicherung von Schadenersatzansprüchen des Versenders.

(2) Zu den Pflichten des Spediteurs zählt ferner die Ausführung sonstiger vereinbarter auf die Beförderung bezogener Leistungen wie die Versicherung und Verpackung des Gutes, seine Kennzeichnung und die Zollbehandlung. Der Spediteur schuldet jedoch nur den Abschluß der zur Erbringung dieser Leistungen erforderlichen Verträge, wenn sich dies aus der Vereinbarung ergibt.

(3) Der Spediteur schließt die erforderlichen Verträge im eigenen Namen oder, sofern er hierzu bevollmächtigt ist, im Namen des Versenders ab.

(4) Der Spediteur hat bei Erfüllung seiner Pflichten das Interesse des Versenders wahrzunehmen und dessen Weisungen zu befolgen.

§ 454

Behandlung des Gutes. Begleitpapiere. Mitteilungs- und Auskunftspflichten

(1) Der Versender ist verpflichtet, das Gut, soweit erforderlich, zu verpacken und zu kennzeichnen und Urkunden zur Verfügung zu stellen sowie alle Auskünfte zu erteilen, deren der Spediteur zur Erfüllung seiner Pflichten bedarf. Soll gefährliches Gut versendet werden, so hat der Versender dem Spediteur rechtzeitig schriftlich oder in sonst lesbarer Form die genaue Art der Gefahr und, soweit erforderlich, zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen mitzuteilen.

(2) Der Versender hat, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, dem Spediteur Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch

1. ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung durch den Versender,
2. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes oder
3. Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Urkunden oder Auskünfte, die für eine amtliche Behandlung des Gutes erforderlich sind.

§ 414 Abs. 2 ist entsprechend anzuwenden.

§ 455

Fälligkeit der Vergütung

Die Vergütung ist zu zahlen, wenn das Gut dem Frachtführer oder Verfrachter übergeben worden ist.

§ 456

Aufwendersersatz. Auskunftspflicht. Herausgabepflicht

(1) Der Spediteur hat Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen, die er den Umständen nach für erforderlich halten durfte.

(2) Der Spediteur ist verpflichtet, dem Versender die erforderlichen Nachrichten zu geben, auf Verlangen über den Stand des Geschäfts Auskunft zu erteilen und nach dessen Ausführung Rechenschaft abzulegen.

(3) Der Spediteur ist verpflichtet, dem Versender alles, was er zur Ausführung des Geschäfts erhält und was er aus der Geschäftsbesorgung erlangt, herauszugeben.

(4) Der Versender kann Forderungen aus einem Vertrag, den der Spediteur im eigenen Namen abgeschlossen hat, erst nach der Abtretung geltend machen. Solche Forderungen sowie das in Erfüllung solcher Forderungen Erlangte gelten jedoch im Verhältnis zu den Gläubigern des Spediteurs als auf den Versender übertragen.

§ 457

Selbsteintritt

Der Spediteur ist befugt, die Beförderung des Gutes durch Selbsteintritt auszuführen. Macht er von dieser Befugnis Gebrauch, so hat er hinsichtlich der Beförderung die Rechte und Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters. In diesem Fall kann er neben der Vergütung für seine Tätigkeit als Spediteur die gewöhnliche Fracht verlangen.

§ 458

Spedition zu festen Kosten

Soweit als Vergütung ein bestimmter Betrag vereinbart ist, der Kosten für die Beförderung einschließt, hat der Spediteur hinsichtlich der Beförderung die Rechte und Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters. In diesem Fall hat er Anspruch auf Ersatz seiner Aufwendungen nur, soweit dies üblich ist.

§ 459

Sammelladung

(1) Der Spediteur ist befugt, die Versendung des Gutes zusammen mit Gut eines anderen Versenders auf Grund eines für seine Rechnung über eine Sammelladung geschlossenen Frachtvertrages zu bewirken.

(2) Macht der Spediteur von dieser Befugnis Gebrauch, so hat er hinsichtlich der Beförderung in Sammelladung die Rechte und Pflichten eines

Frachtführers oder Verfrachters. In diesem Fall kann der Spediteur eine den Umständen nach angemessene Vergütung verlangen, höchstens aber die für die Beförderung des einzelnen Gutes gewöhnliche Fracht.

§ 460

Haftung des Spediteurs

(1) Der Spediteur haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des in seiner Obhut befindlichen Gutes entsteht. Die §§ 426, 427, 429, 430, 431 Abs. 1, 2 und 4, die §§ 432, 434 bis 436 sind entsprechend anzuwenden.

(2) Für Schaden, der nicht durch Verlust oder Beschädigung des in der Obhut des Spediteurs befindlichen Gutes entstanden ist, haftet der Spediteur, wenn er eine ihm nach § 453 obliegende Pflicht verletzt. Von dieser Haftung ist er befreit, wenn der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnte.

(3) Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verhalten des Versenders oder ein besonderer Mangel des Gutes mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit diese Umstände zu dem Schaden beigetragen haben.

§ 461

Haftung für andere

Der Spediteur hat Handlungen und Unterlassungen seiner Leute in gleichem Umfang zu vertreten wie eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn die Leute in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Gleiches gilt für Handlungen und Unterlassungen anderer Personen, deren er sich bei Erfüllung seiner Pflicht, die Versendung zu besorgen, bedient.

§ 462

Verjährung

Auf die Verjährung der Ansprüche aus einer Leistung, die den Vorschriften dieses Abschnitts unterliegt, ist § 439 entsprechend anzuwenden.

§ 463

Pfandrecht

Der Spediteur hat wegen aller durch den Speditionsvertrag begründeten Forderungen sowie wegen anerkannter oder rechtskräftig festgestellter Forderungen aus anderen mit dem Versender abgeschlossenen Speditionsverträgen ein Pfandrecht an dem Gut. § 440 Abs. 1 Satz 2 bis Abs. 4 ist entsprechend anzuwenden.

§ 464

Nachfolgender Spediteur

(1) Wirkt an einer Beförderung neben dem Frachtführer auch ein Spediteur mit und hat dieser

die Ablieferung zu bewirken, so ist auf den Spediteur § 441 Abs. 1 entsprechend anzuwenden.

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

§ 465

Abweichende Vereinbarungen

(1) Von § 460 Abs. 1, den §§ 461 und 462 kann, soweit der Speditionsvertrag nicht die Versendung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand hat, nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im einzelnen ausgehandelt ist, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen ist.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen die vom Spediteur zu leistende Entschädigung wegen Verlusts oder Beschädigung auf einen anderen als den in § 431 Abs. 1 und 2 vorgesehenen Betrag begrenzt werden. Die in den vorformulierten Vertragsbedingungen enthaltene Bestimmung muß in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben sein.

(3) Von § 457 Satz 2, § 458 Satz 1, § 459 Abs. 2 Satz 1 kann nur insoweit durch vertragliche Vereinbarung abgewichen werden, als die darin in Bezug genommenen Vorschriften abweichende Vereinbarungen zulassen.

(4) Unterliegt der Speditionsvertrag ausländischem Recht, so sind die Absätze 1 bis 3 gleichwohl anzuwenden, wenn nach dem Vertrag der Ort der Übernahme und der Ort der Ablieferung des Gutes im Inland liegen.

SECHSTER ABSCHNITT

Lagergeschäft

§ 466

Lagervertrag

(1) Durch den Lagervertrag wird der Lagerhalter verpflichtet, das Gut zu lagern und aufzubewahren.

(2) Der Einlagerer wird verpflichtet, die vereinbarte Vergütung zu zahlen.

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

§ 467

Behandlung des Gutes. Begleitpapiere.
Mitteilungs- und Auskunftspflichten

(1) Der Einlagerer ist verpflichtet, dem Lagerhalter, wenn gefährliches Gut eingelagert werden soll, rechtzeitig schriftlich oder in sonst lesbarer Form die genaue Art der Gefahr und, soweit erforderlich, zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen mitzuteilen. Er hat ferner das Gut, soweit erforderlich, zu verpacken und zu kennzeichnen und Urkunden zur Verfügung zu stellen sowie alle Auskünfte zu erteilen, die der Lagerhalter zur Erfüllung seiner Pflichten benötigt.

(2) Schließt der Einlagerer den Lagervertrag zu einem Zweck ab, der weder einer gewerblichen noch einer selbständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann, so ist abweichend von Absatz 1

1. der Lagerhalter verpflichtet, das Gut, soweit erforderlich, zu verpacken und zu kennzeichnen,
2. der Einlagerer lediglich verpflichtet, den Lagerhalter über die von dem Gut ausgehende Gefahr allgemein zu unterrichten; die Unterrichtung bedarf keiner Form.

Der Lagerhalter hat in diesem Falle den Einlagerer über dessen Pflicht nach Satz 1 Nr. 2 sowie über die von ihm zu beachtenden Verwaltungsvorschriften über eine amtliche Behandlung des Gutes zu unterrichten.

(3) Der Einlagerer hat, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, dem Lagerhalter Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch

1. ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung durch den Einlagerer,
2. Unterlassen einer vom Einlagerer geschuldeten Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes oder
3. Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Urkunden oder Auskünfte, die für eine amtliche Behandlung des Gutes erforderlich sind.

§ 414 Abs. 2 ist entsprechend anzuwenden.

(4) Ist der Einlagerer nicht nach Absatz 2 Satz 2 unterrichtet worden, so hat er dem Lagerhalter Schäden und Aufwendungen nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 2 und 3 nur zu ersetzen, wenn ihn Verschulden trifft.

§ 468

Sammellagerung

(1) Der Lagerhalter ist nur berechtigt, vertretbare Sachen mit anderen Sachen gleicher Art und Güte zu vermischen, wenn die beteiligten Einlagerer ausdrücklich einverstanden sind.

(2) Ist der Lagerhalter berechtigt, Gut zu vermischen, so steht vom Zeitpunkt der Einlagerung ab den Eigentümern der eingelagerten Sachen Miteigentum nach Bruchteilen zu.

(3) Der Lagerhalter kann jedem Einlagerer den ihm gebührenden Anteil ausliefern, ohne daß er hierzu der Genehmigung der übrigen Beteiligten bedarf.

§ 469

Empfang des Gutes

Befindet sich Gut, das dem Lagerhalter zugesandt ist, beim Empfang in einem beschädigten oder mangelhaften Zustand, der äußerlich erkennbar ist, so hat der Lagerhalter Schadenersatzansprüche des Einlagerers zu sichern und dem Einlagerer unverzüglich Nachricht zu geben.

§ 470

Erhaltung des Gutes

(1) Der Lagerhalter hat dem Einlagerer die Berücksichtigung des Gutes, die Entnahme von Proben und die zur Erhaltung des Gutes notwendigen Handlungen während der Geschäftsstunden zu gestatten. Er ist jedoch berechtigt und im Falle der Sammellagerung auch verpflichtet, die zur Erhaltung des Gutes erforderlichen Arbeiten selbst vorzunehmen.

(2) Sind nach dem Empfang Veränderungen an dem Gut entstanden oder zu befürchten, die den Verlust oder die Beschädigung des Gutes oder Schäden des Lagerhalters erwarten lassen, so hat der Lagerhalter dies dem Einlagerer oder, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, dem letzten ihm bekannt gewordenen legitimierten Besitzer des Scheins unverzüglich anzuzeigen und dessen Weisungen einzuholen. Kann der Lagerhalter innerhalb angemessener Zeit Weisungen nicht erlangen, so hat er die angemessen erscheinenden Maßnahmen zu ergreifen. Er kann insbesondere das Gut gemäß § 373 verkaufen lassen; macht er von dieser Befugnis Gebrauch, so hat der Lagerhalter, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, die in § 373 Abs. 3 vorgesehene Androhung des Verkaufs sowie die in Absatz 5 derselben Vorschrift vorgesehenen Benachrichtigungen an den letzten ihm bekannt gewordenen legitimierten Besitzer des Lagerscheins zu richten.

§ 471

Versicherung. Einlagerung bei einem Dritten

(1) Der Lagerhalter ist verpflichtet, das Gut auf Verlangen des Einlagerers zu versichern. Schließt der Einlagerer den Lagervertrag zu einem Zweck ab, der weder einer gewerblichen noch einer selbständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann, so hat der Lagerhalter den Einlagerer auf die Möglichkeit hinzuweisen, das Gut zu versichern.

(2) Der Lagerhalter ist nur berechtigt, das Gut bei einem Dritten einzulagern, wenn der Einlagerer ihm dies ausdrücklich gestattet hat.

§ 472

Dauer der Lagerung

(1) Der Einlagerer kann das Gut jederzeit herausverlangen. Ist der Lagervertrag auf unbe-

stimmte Zeit geschlossen, so kann er den Vertrag jedoch nur unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von einem Monat kündigen, es sei denn, es liegt ein wichtiger Grund vor, der zur Kündigung des Vertrags ohne Einhaltung der Kündigungsfrist berechtigt.

(2) Der Lagerhalter kann die Rücknahme des Gutes nach Ablauf der vereinbarten Lagerzeit oder bei Einlagerung auf unbestimmte Zeit nach Kündigung des Vertrags unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von einem Monat verlangen. Liegt ein wichtiger Grund vor, so kann der Lagerhalter auch vor Ablauf der Lagerzeit und ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist die Rücknahme des Gutes verlangen.

(3) Ist ein Lagerschein ausgestellt, so sind die Kündigung und das Rücknahmeverlangen an den letzten dem Lagerhalter bekannt gewordenen legitimized Besitzer des Lagerscheins zu richten.

§ 473

Aufwendungsersatz

Der Lagerhalter hat Anspruch auf Ersatz seiner für das Gut gemachten Aufwendungen, soweit er sie den Umständen nach für erforderlich halten durfte.

§ 474

Haftung für Verlust oder Beschädigung

Der Lagerhalter haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Lagerung bis zur Auslieferung entsteht, es sei denn, daß der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnte. Dies gilt auch dann, wenn der Lagerhalter gemäß § 471 Abs. 2 das Gut bei einem Dritten einlagert.

§ 475

Verjährung

Auf die Verjährung von Ansprüchen aus einer Lagerung, die den Vorschriften dieses Abschnitts unterliegt, findet § 439 entsprechende Anwendung. Im Falle des gänzlichen Verlusts beginnt die Verjährung mit Ablauf des Tages, an dem der Lagerhalter dem Einlagerer oder, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, dem letzten ihm bekannt gewordenen legitimized Besitzer des Lagerscheins den Verlust anzeigt.

§ 475 a

Pfandrecht

(1) Der Lagerhalter hat wegen aller durch den Lagervertrag begründeten Forderungen sowie wegen anerkannter oder rechtskräftig festgestellter Forderungen aus anderen mit dem Einlagerer abgeschlossenen Lagerverträgen ein Pfandrecht an dem Gut. Das Pfandrecht erstreckt sich auch auf die Forderung aus einer Versicherung sowie auf die Begleitpapiere.

(2) Ist ein Orderlagerschein durch Indossament übertragen worden, so besteht das Pfandrecht dem legitimized Besitzer des Lagerscheins gegenüber nur wegen der Vergütungen und Aufwendungen, die aus dem Lagerschein ersichtlich sind oder ihm bei Erwerb des Lagerscheins bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt waren.

(3) Das Pfandrecht besteht, solange der Lagerhalter das Gut in seinem Besitz hat, insbesondere solange er mittels Konnossement, Ladeschein oder Lagerschein darüber verfügen kann.

§ 475 b

Lagerschein

(1) Über die Verpflichtung zur Auslieferung des Gutes kann von dem Lagerhalter, nachdem er das Gut erhalten hat, ein Lagerschein ausgestellt werden, der die folgenden Angaben enthalten soll:

1. Ort und Tag der Ausstellung des Lagerscheins;
2. Name und Anschrift des Einlagerers;
3. Name und Anschrift des Lagerhalters;
4. Ort und Tag der Einlagerung;
5. die übliche Bezeichnung der Art des Gutes und die Art der Verpackung, bei gefährlichen Gütern ihre nach den Gefahrgutvorschriften vorgesehene, sonst ihre allgemein anerkannte Bezeichnung;
6. Anzahl, Zeichen und Nummern der Packstücke;
7. Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes;
8. im Falle der Sammellagerung einen Vermerk hierüber.

(2) In den Lagerschein können weitere Angaben eingetragen werden, die der Lagerhalter für zweckmäßig hält.

(3) Der Lagerschein ist vom Lagerhalter zu unterzeichnen. Eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel genügt.

§ 475 c

Wirkung des Lagerscheins

(1) Der Lagerschein ist für das Rechtsverhältnis zwischen dem Lagerhalter und dem legitimized Besitzer des Lagerscheins maßgebend.

(2) Der Lagerschein begründet insbesondere die widerlegliche Vermutung, daß das Gut und seine Verpackung in bezug auf den äußerlichen Zustand sowie auf Anzahl, Zeichen und Nummern der Packstücke wie im Lagerschein beschrieben übernommen worden sind. Ist das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes oder der Inhalt vom Lagerhalter überprüft und das Ergebnis der Überprüfung in den Lagerschein eingetragen worden, so begründet dieser auch die widerlegliche Vermutung, daß Gewicht, Menge oder Inhalt mit den Angaben im Lagerschein übereinstimmt. Ist der Lagerschein einem gutgläubigen Dritten

übertragen worden, so ist die Vermutung nach den Sätzen 1 und 2 unwiderleglich.

(3) Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Lagerhalter und dem Einlagerer bleiben die Bestimmungen des Lagervertrages maßgebend.

§ 475 d

Auslieferung gegen Rückgabe des Lagerscheins

(1) Ist ein Lagerschein ausgestellt, so ist der Lagerhalter zur Auslieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Lagerscheins, auf dem die Auslieferung bescheinigt ist, verpflichtet.

(2) Die Auslieferung eines Teils des Gutes erfolgt gegen Abschreibung auf dem Lagerschein. Der Abschreibungsvermerk ist vom Lagerhalter zu unterschreiben.

(3) Der Lagerhalter haftet dem rechtmäßigen Besitzer des Lagerscheins für den Schaden, der daraus entsteht, daß er das Gut ausgeliefert hat, ohne sich den Lagerschein zurückgeben zu lassen oder ohne einen Abschreibungsvermerk einzutragen.

§ 475 e

Legitimation durch Lagerschein

Zum Empfang des Gutes legitimiert ist derjenige, an den das Gut nach dem Lagerschein ausgeliefert werden soll oder auf den der Lagerschein, wenn er an Order lautet, durch Indossament übertragen ist. Der Lagerhalter ist nicht verpflichtet, die Echtheit der Indossamente zu prüfen.

§ 475 f

Traditionsfunktion des Orderlagerscheins

Ist von dem Lagerhalter ein Lagerschein ausgestellt, der durch Indossament übertragen werden kann, so hat, wenn das Gut vom Lagerhalter übernommen ist, die Übergabe des Lagerscheins an denjenigen, den der Lagerschein zum Empfang des Gutes legitimiert, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes."

Artikel 2

Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes

Das Binnenschiffahrtsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4103-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. § 26 wird wie folgt gefaßt:

„§ 26

Auf das Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern auf Binnengewässern finden die Vorschriften des Vierten Abschnitts des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs Anwendung."

2. Die §§ 27 bis 76 werden aufgehoben.

3. In § 116 Abs. 1 wird die Angabe „§ 443“ durch die Angabe „§ 442“ ersetzt.

4. § 131 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Bei Schiffen, welche nur zu Fahrten innerhalb desselben Ortes bestimmt sind, sind § 8 Abs. 4 und §§ 15 bis 19 auf das Rechtsverhältnis des Schiffers nicht anzuwenden.“

Artikel 3

Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung

Die Eisenbahn-Verkehrsordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 934-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt gefaßt:

„§ 1

Anwendungsbereich

Auf die Beförderung von Personen und Reisegepäck durch Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, sind die Vorschriften dieser Verordnung anzuwenden, soweit das Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr – COTIF – (BGBl. 1985 II S. 130), die Zusatzbestimmungen nach Artikel 7 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV) – Anhang A zum Übereinkommen – sowie die internationalen Tarife der Eisenbahnen für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr nichts anderes bestimmen.“

2. § 4 wird aufgehoben.

3. § 5 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 werden die Wörter „ , des Absenders oder des Empfängers“ gestrichen, wird die Angabe „VIII“ durch die Angabe „IV“ ersetzt und wird folgender Satz angefügt:

„Satz 1 gilt entsprechend für die nach dieser Verordnung anzuwendenden, die Haftung der Eisenbahn regelnden Vorschriften des Handelsgesetzbuchs.“

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Buchstabe b wird aufgehoben.

bb) Buchstabe c wird Buchstabe b; der darin enthaltene Strichpunkt wird durch einen Punkt ersetzt.

cc) Buchstabe d wird aufgehoben.

4. § 25 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

„Aufgabe von Reisegepäck“.

b) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Auf die Beförderung von Reisegepäck sind die Vorschriften der §§ 407, 413, 415, 418 bis 420, 423 bis 430, 432 bis 439, 450 b Abs. 3 und § 450 c des Handelsgesetzbuchs entsprechend

- anzuwenden, soweit in diesem Abschnitt nichts anderes bestimmt ist.“
- c) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:
- „(2) Unter welchen Bedingungen der Reisende
1. Kraftfahrzeuge und Anhänger,
 2. Krankenfahrstühle und Kinderwagen,
 3. sonstige auch unverpackte Gegenstände
- als Reisegepäck aufgeben kann, bestimmt der Tarif.“
- d) Die Absätze 4 und 5 werden aufgehoben.
5. § 26 wird wie folgt geändert:
- a) In der Überschrift wird das Wort „Bezeichnung“ durch das Wort „Kennzeichnung“ ersetzt.
- b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Die Absatzbezeichnung „(1)“ entfällt.
 - bb) In Satz 1 werden nach dem Wort „aufweisen“ die Wörter „oder die nicht hinreichend gekennzeichnet sind“ eingefügt.
- c) Absatz 2 wird aufgehoben.
6. § 27 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:
- „(1) Reisegepäck wird zur Beförderung von und nach Orten angenommen, die in den Gepäckverkehr einbezogen sind.“
- b) Die Absätze 3, 4, 5, 7, 8 und 9 werden aufgehoben.
- c) Absatz 6 wird Absatz 3 und erhält folgende Fassung:
- „(3) Bei der Aufgabe des Reisegepäcks wird dem Reisenden ein Gepäckschein ausgehändigt. Die Angaben im Gepäckschein sind für die Beförderung maßgebend. Der Gepäckschein muß enthalten:
- a) Stelle und Tag der Aufgabe des Reisegepäcks sowie die vom Reisenden vorgesehene Ablieferungsstelle;
 - b) gegebenenfalls Name und Anschrift des Empfangsbevollmächtigten des Reisenden;
 - c) Lieferfrist;
 - d) die Gepäckfracht und etwaige andere Entgelte.“
- d) Absatz 10 wird Absatz 4.
7. § 28 wird aufgehoben.
8. § 29 wird wie folgt geändert:
- a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:
- „Hat der Reisende einen Empfangsbevollmächtigten benannt, so kann die Eisenbahn auch diesem das Gepäck ausliefern, selbst wenn der Gepäckschein dabei nicht zurückgegeben oder vorgelegt wird.“
- b) Die Absätze 2 bis 5, 7 und 8 werden aufgehoben.
- c) Der bisherige Absatz 6 wird Absatz 2.
9. § 30 wird aufgehoben.
10. § 31 wird wie folgt geändert:
- a) Die Absätze 1, 3 und 5 werden aufgehoben.
- b) Absatz 2 wird Absatz 1 und erhält folgende Fassung:
- „(1) Die Haftung der Eisenbahn wegen Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck ist auf einen Betrag von 2 500 Deutsche Mark je Gepäckstück, bei Verlust oder Beschädigung von Kraftfahrzeugen auf einen Betrag von 40 000 Deutsche Mark je Fahrzeug begrenzt. Ein Anhänger mit oder ohne Ladung gilt als ein Kraftfahrzeug.“
- c) Absatz 4 wird Absatz 2.
- d) Im neuen Absatz 2 wird Satz 2 wie folgt gefaßt:
- „Für im Fahrzeug belassene Gegenstände ist die Haftung der Eisenbahn auf einen Betrag von 2 500 Deutsche Mark je Fahrzeug begrenzt.“
11. § 32 wird wie folgt gefaßt:
- „§ 32
Verlustvermutung
- Der Reisende kann das Gut als verloren betrachten, wenn es nicht innerhalb einer Woche nach Ablauf der Lieferfrist abgeliefert wird.“
12. § 33 wird wie folgt gefaßt:
- „§ 33
Haftungshöchstbetrag bei Überschreitung der Lieferfrist
- Bei Überschreitung der Lieferfrist haftet die Eisenbahn bis zum dreifachen Betrag der Fracht je Gepäckstück oder, sofern es sich bei dem Reisegepäck nicht um ein Kraftfahrzeug handelt, nach Wahl des Reisenden bis zum einfachen Betrag der Fracht je Gepäckstück für je angefangene 24 Stunden.“
13. § 34 wird aufgehoben.
14. § 36 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 6 Satz 2 wird die Angabe „6“ durch die Angabe „3“ ersetzt.
- b) Absatz 7 wird wie folgt gefaßt:
- „(7) Wird das hinterlegte Gepäck nicht binnen der im Tarif festgesetzten Aufbewahrungsfrist abgeholt, so ist die Eisenbahn berechtigt, das Gepäck drei Monate nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist ohne Förmlichkeit bestmöglich zu verkaufen. Sie ist hierzu schon früher berechtigt, wenn der Wert des Gepäcks durch längeres Lagern unverhältnismäßig vermindert oder in keinem Verhältnis zu den Lagerkosten stehen würde. Die Eisenbahn hat dem Reisenden den Verkaufserlös nach Ab-

zug der noch nicht bezahlten Kosten zur Verfügung zu stellen. Reicht der Erlös zur Deckung dieser Beträge nicht aus, so ist der Reisende zur Nachzahlung des ungedeckten Betrags verpflichtet. Die Eisenbahn hat den Reisenden, wenn sich sein Aufenthalt ermitteln läßt, vom bevorstehenden Verkauf des Gepäcks zu benachrichtigen.“

15. Die Abschnitte V, VII und VIII werden aufgehoben.

Artikel 4

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439) wird wie folgt geändert:

1. § 12 Abs. 3 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 werden nach dem Wort „Beförderungsbedingungen“ die Wörter „im Schienenpersonenverkehr“ eingefügt.
 - b) In Satz 2 werden die Wörter „und Güterverkehr“ gestrichen.
2. In § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b werden die Wörter „und Gütern“ gestrichen.

Artikel 5

Änderung des Allgemeinen Magnetschwebbahngesetzes

In § 10 Abs. 1 Nr. 1 des Allgemeinen Magnetschwebbahngesetzes vom 19. Juli 1996 (BGBl. I S. 1019) werden die Wörter „und Gütern“ gestrichen.

Artikel 6

Änderung der Verordnung über Orderlagerscheine

Der Verordnung über Orderlagerscheine in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4102-1, veröffentlichten bereinigten Fassung wird folgender § 45 angefügt:

„§ 45

Außerkräfttreten. Übergangsregelung

(1) Diese Verordnung tritt, soweit sich aus Absatz 2 nichts anderes ergibt, am ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens des Transportrechtsreformgesetzes] außer Kraft.

(2) Eine auf Grund dieser Verordnung erteilte Ermächtigung zur Ausstellung von Orderlagerscheinen kann auch noch nach Außerkräfttreten dieser Verordnung nach § 13 widerrufen werden. In jedem Fall gilt die Ermächtigung nach Ablauf von sechs Monaten nach Abschluß des Geschäftsjahrs, in dem diese Verordnung außer Kraft tritt, als widerrufen; § 13 Abs. 4 ist nicht anzuwenden.“

Artikel 7

Änderung der Getreide-Ausfuhr- und -Verarbeitungs-Überwachungsverordnung

Nummer 7 der Anlage 2 der Getreide-Ausfuhr- und -Verarbeitungs-Überwachungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Mai 1995 (BGBl. I S. 593) wird wie folgt gefaßt:

„7. Der Umschlagsbetrieb muß einen Auszug aus dem Handelsregister vorlegen, aus dem hervorgeht, daß er nicht mit Getreide handelt, und die für die Ausübung seines Gewerbes erforderliche Zuverlässigkeit zudem durch die Vorlage von Auszügen aus dem Gewerbezentralregister oder dem Bundeszentralregister nachweisen.“

Artikel 8

Aufhebung von Vorschriften

Es werden aufgehoben:

1. die Verordnung über die Einreichung der Übersichten nach § 10 der Verordnung über Orderlagerscheine in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4102-2, veröffentlichten bereinigten Fassung;
2. die Verordnung über den Lade- und Löschtage sowie die Lade- und Löscheziten in der Binnenschifffahrt vom 26. Januar 1994 (BGBl. I S. 160), zuletzt geändert durch ...;
3. die Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (KVO) vom 23. Dezember 1958 (BANz. Nr. 249 vom 31. Dezember 1958), zuletzt geändert durch ...;
4. die Beförderungsbedingungen für den Umzugsverkehr und für die Beförderung von Handelsmöbeln in besonders für die Möbelbeförderung eingerichteten Fahrzeugen im Güterfernverkehr und Güternahverkehr (GüKUMB) vom 3. August 1983 (BANz. Nr. 151 vom 16. August 1983), zuletzt geändert durch ...

Artikel 9

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf den Artikeln 3, 6 und 7 beruhenden Teile der dort geänderten Rechtsverordnungen können auf Grund der jeweils einschlägigen Ermächtigung durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 10

Neufassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung

Das Bundesministerium für Verkehr kann den Wortlaut der Eisenbahn-Verkehrsordnung in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 11
Inkrafttreten

(1) § 426 Satz 2 des Handelsgesetzbuchs in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 ist auf den Frachtvertrag, der die Beförderung des Gutes auf Binnengewässern zum Gegenstand hat, erst ab ... [einsetzen: erster Tag des vierundzwanzigsten Kalendermonats nach Inkrafttreten dieses Gesetzes] anzuwenden.

(2) Artikel 7 tritt am ... [einsetzen: erster Tag des achtzehnten Kalendermonats nach Inkrafttreten dieses Gesetzes] in Kraft.

(3) Im übrigen tritt dieses Gesetz am ... in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

I. Geltender Rechtszustand

Das geltende Transportrecht ist gekennzeichnet durch eine überaus große Normenvielfalt, eine Zersplitterung des Rechtsgebiets in zahlreiche Sondervorschriften sowie ein nahezu unübersichtliches Geflecht von internationalen Übereinkommen, Gesetzen, Verordnungen und allgemeinen Geschäftsbedingungen. Die im Handelsgesetzbuch verankerten Vorschriften über das Speditionsgeschäft, das Lagergeschäft und das Frachtgeschäft über eine Beförderung zu Land oder auf Binnenwasserstraßen (§§ 407 ff. HGB) haben nur noch untergeordnete Bedeutung. Das dispositive Speditions- und Lagerrecht wird weitgehend durch Allgemeine Geschäftsbedingungen, etwa die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp), die Allgemeinen Lagerbedingungen des deutschen Möbeltransports oder die Hamburger Lagerbedingungen, abgedungen. Die im Handelsgesetzbuch enthaltenen Vorschriften über das Frachtgeschäft werden in großem Umfange durch besondere, auf die einzelnen Verkehrsträger zugeschnittenen Sondervorschriften verdrängt.

So gilt etwa im Güterfernverkehr auf der Straße, also für die Güterbeförderung außerhalb des Umkreises von 75 km vom Standort des Kraftfahrzeuges aus gerechnet, die ursprünglich als Teil des Reichskraftwagentarifs (RKT) vom 30. März 1936 vom damaligen Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband (RKB) erlassene und durch § 106 Abs. 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes in den Rang einer Rechtsverordnung erhobene Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (KVO). Im Güternahverkehr kommen häufig die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr (AGNB) zur Anwendung. Vorrangig vor den genannten Regeln ist, wenn es um einen internationalen Straßengütertransport geht, das Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) anzuwenden. Handelt es sich bei dem zu befördernden Gut allerdings um Umzugsgut, so sind anstelle der vorgenannten Regelungen die in Form einer Rechtsverordnung erlassenen Beförderungsbedingungen für den Umzugsverkehr und für die Beförderung von Handelsmöbeln in besonders für die Möbelbeförderung eingerichteten Fahrzeugen im Güterfernverkehr und Güternahverkehr (GüKUMB) zu beachten.

Für die Güterbeförderung auf der Eisenbahn sind im nationalen Bereich die Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) vom 8. September 1938, die mit vielen Änderungen noch fortgilt, sowie im internationalen Bereich das Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) mit den im Anhang B enthaltenen Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale

Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) zu beachten.

Sondervorschriften über die Güterbeförderung mit Binnenschiffen enthält schließlich das Binnenschiffahrtsgesetz von 1895. Da dieses ausschließlich dispositives Recht normiert, wird es jedoch in der Praxis weitgehend von Allgemeinen Geschäftsbedingungen wie etwa den Oberrhein-Konnossementsbedingungen oder sonstigen Verlade- und Transportbedingungen für Binnenschifftransporte verdrängt.

Die dargestellte Rechtszersplitterung und damit einhergehende Unübersichtlichkeit des Transportrechts führt zu einer erheblichen Rechtsunsicherheit. Unklar ist oft, welche Vorschriften zur Anwendung gelangen und in welchem Verhältnis sie zueinander stehen. Auch weisen die Vorschriften oft Wertungswidersprüche auf und führen damit zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern.

Darüber hinaus entspricht das geltende Recht oft nicht mehr den Anforderungen des modernen Verkehrs. So berücksichtigt das geltende kodifizierte Recht noch nicht, daß sich durch die sprunghaft gewachsene Bedeutung des Containers beim Transport neue Handelspraktiken entwickelt haben, insbesondere zunehmend einheitliche Verträge über die Beförderung von Gütern unter Verwendung verschiedener Verkehrsmittel, einen sogenannten multimodalen Transport, abgeschlossen werden. Daraus sich ergebende neue Probleme, so etwa das der Haftung beim unbekanntem Schadensort, sind bisher nicht gesetzlich gelöst.

Auch neuere Erkenntnisse, die in anderen Rechtsbereichen bereits berücksichtigt wurden, spiegeln sich im Bereich des Transportrechts noch nicht wieder. So ist der Beschluß der Bundesregierung vom 24. Juni 1992, das geltende Recht zu deregulieren und dem Beschluß der Koalitionsarbeitsgruppe Deregulierung Rechnung zu tragen, vertragliche Abweichungen vom absolut zwingenden Vertragsrecht des Straßengüterfernverkehrs zuzulassen, soweit sie den Kunden begünstigen, noch nicht umgesetzt.

Auch die durch das Tarifaufhebungsgesetz vom 13. August 1993 (BGBl. I S. 1489) und das Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) vollzogene Liberalisierung und Umstrukturierung des Binnenschiffs-, Eisenbahn- und Straßengüterverkehrs hat bisher im Frachtrecht noch keinen Niederschlag gefunden. Wie in der Begründung zu dem Entwurf eines Tarifaufhebungsgesetzes ausgeführt, wurden die von der Aufhebung der obligatorischen Beförderungstarife berührten gesetzlich normierten Beförderungsbedingungen mit Blick auf die ausstehende Reform des Transportrechts zunächst im wesentlichen unverändert beibehalten (vgl. Drucksache 12/3701, S. 15 (zu Artikel 1 Nr. 13)).

Schließlich haben auch die Bestrebungen der Europäischen Union, die Dienstleistungsfreiheit auf dem Gebiet des Verkehrs einzuführen und, wie es die Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 (ABl. EG Nr. L 279 S. 1) vorschreibt, bis zum 1. Juli 1998 die Kabotage vollständig freizugeben, noch nicht zu einer Änderung des Transportrechts geführt. Gleiches gilt im Hinblick auf die Einigung Deutschlands und die damit einhergehende Notwendigkeit, für ganz Deutschland ein praxisgerechtes und klar überschaubares Transportrecht zu schaffen. Nationale und internationale Rechtsvorschriften weichen nach wie vor in weiten Bereichen voneinander ab und erschweren die Betätigung in einem geeinten Deutschland und einem einheitlichen europäischen Binnenmarkt.

Angesichts des dargestellten, allgemein als dringend änderungsbedürftig kritisierten Rechtszustandes berief die Bundesministerin der Justiz, Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Ende 1992 eine Sachverständigenkommission ein, um eine Reform des Transportrechts vorzubereiten. Der Kommission gehörten achtzehn auf dem Gebiet des Transportrechts besonders sachkundige Mitglieder aus den Bereichen Wissenschaft, Justiz, Anwaltschaft und Verbänden an, die ihr Amt als unabhängige Sachverständige ausübten. Die Kommission hat dem Bundesminister der Justiz, Prof. Dr. Edzard Schmidt-Jortzig, am 17. Oktober 1996 ihren Abschlußbericht übergeben. Der Bericht ist als Beilage Nr. 228a zum Bundesanzeiger vom 5. Dezember 1996 veröffentlicht worden.

Der vorliegende Entwurf basiert hinsichtlich des vorgeschlagenen Artikels 1 (Änderung des Handelsgesetzbuchs) auf dem Kommissionsbericht sowie insgesamt auf dem vorangegangenen, daraus entwickelten Referentenentwurf vom 24. Februar 1997.

II. Wesentlicher Inhalt des Gesetzesvorschlags

1. Änderung des Handelsgesetzbuchs

Kernstück des Gesetzentwurfs ist Artikel 1, mit dem eine Änderung des Handelsgesetzbuchs vorgeschlagen wird. Die Änderung sieht im wesentlichen folgendes vor:

a) Systematik

Wie im geltenden Recht wird das Frachtgeschäft, das Speditionsgeschäft und das Lagergeschäft im Vierten Buch des Handelsgesetzbuchs (Handelsgeschäfte) geregelt. Das das Seehandelsrecht regelnde Fünfte Buch bleibt daneben unverändert erhalten. Aus dem Fünften Buch des Handelsgesetzbuchs werden lediglich die §§ 474 und 475, deren Regelungen durch Verordnung vom 24. Dezember 1940 (RGBl. I S. 1609) aufgehoben wurden, neu belegt und in das Vierte Buch verschoben, da für die Neuregelung im Vierten Buch eine ausreichende Zahl von Paragraphen nicht zur Verfügung steht.

Die außerhalb des Handelsgesetzbuchs derzeit noch in gesonderten Gesetzen und Verordnungen enthaltenen transportrechtlichen Vorschriften werden, soweit erforderlich, in die im Handelsgesetzbuch ent-

haltenen Vorschriften im Vierten Buch integriert. Dementsprechend werden die Sondervorschriften entbehrlich und können aufgehoben werden (vgl. Artikel 2 Nr. 2; Artikel 3 Nr. 15; Artikel 6 und 8 des Entwurfs). Insgesamt wird die Zahl der fracht- und speditonsrechtlichen Vorschriften auf etwa ein Viertel des bisherigen Umfangs reduziert.

Die neuen transportrechtlichen Vorschriften werden im Hinblick auf deren Bedeutung neu gegliedert: Da das Frachtgeschäft den Bezugspunkt für die übrigen transportrechtlichen Geschäfte bildet, wird als erstes dieses und nicht, wie bisher, das Speditionsgeschäft geregelt; die Vorschriften über das Frachtgeschäft werden in den Vierten Abschnitt des Vierten Buches aufgenommen. Sodann folgen im Fünften Abschnitt die Vorschriften über das Speditionsgeschäft und im Sechsten Abschnitt die Vorschriften über das Lagergeschäft.

Die in den Vierten Abschnitt des Handelsgesetzbuchs eingestellten Vorschriften über das Frachtgeschäft werden ihrerseits noch einmal in drei Unterabschnitte untergliedert. In den mit „Allgemeine Vorschriften“ überschriebenen Ersten Unterabschnitt werden die einheitlich sowohl für die Güterbeförderung auf der Straße als auch für die Güterbeförderung auf der Schiene und mit Binnenschiffen geltenden Regelungen aufgenommen. Sondervorschriften für einzelne dieser Verkehrsträger sind mithin nicht mehr vorgesehen. Ihren Besonderheiten wird bereits durch allgemein gefaßte Regelungen Rechnung getragen. Allein für den Bereich der Binnenschifffahrt wird noch die Möglichkeit vorgesehen, in einem eng begrenzten Sonderfall ergänzende Regelungen durch Verordnung zu erlassen (vgl. § 412 Abs. 4 HGB-E).

Wie sich aus der Formulierung „Allgemeine Vorschriften“ ergibt, sind die im Ersten Unterabschnitt enthaltenen Regelungen grundsätzlich auch in den in den nachfolgenden Unterabschnitten geregelten Fällen der Beförderung von Umzugsgut oder der Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln anzuwenden. Angesichts dessen, daß in diesen Fällen das allgemeine Frachtrecht nicht immer hinreichende Antworten für Probleme bereithält, die bei der Durchführung solcher Beförderungen auftreten, werden jedoch im Zweiten und Dritten Unterabschnitt zusätzlich Sondervorschriften normiert.

In dem mit „Beförderung von Umzugsgut“ überschriebenen Zweiten Unterabschnitt sind das allgemeine Frachtrecht überlagernde Vorschriften über die Pflichten von Absender und Frachtführer bei der Beförderung von Umzugsgut, über die Haftung der genannten Personen bei derartigen Beförderungen sowie über die Möglichkeit, in derartigen Fällen abweichende Vereinbarungen zu treffen, enthalten. Die Notwendigkeit für diese Vorschriften ergibt sich, wie zu § 450 HGB-E näher ausgeführt, insbesondere daraus, daß der Absender von Umzugsgut regelmäßig in größerem Umfang schutzbedürftig ist als der Absender sonstigen Gutes.

Der mit der Überschrift „Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln“ versehene Dritte Unterabschnitt enthält schließlich Sondervorschriften

über den sogenannten multimodalen Transport, also die Beförderung von Gut mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln auf Grund eines einheitlichen Frachtvertrages. Diese Sondervorschriften regeln die sich aus der Besonderheit des multimodalen Transports ergebenden Fragen, so insbesondere die Frage der Haftung bei Geltung unterschiedlicher Haftungsregime für die in den Beförderungsvorgang eingeschalteten einzelnen Verkehrsträger. Im übrigen wird durch die Aufnahme dieser erstmalig im deutschen Recht kodifizierten Sondervorschriften in den Dritten Unterabschnitt des Vierten Abschnitts klargestellt, daß auch der Vertrag über die Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln ein Frachtvertrag und nicht etwa ein gemischter Vertrag oder ein Vertrag sui generis ist.

b) Grundzüge der Vorschriften über das Frachtgeschäft

Wie zu II. ausgeführt, wird im Ersten Unterabschnitt des Vierten Abschnitts des Handelsgesetzbuchs der Frachtvertrag einheitlich für Straße, Schiene und Binnenschifffahrt geregelt. Die Regelungen sind dabei eng an das Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) angelehnt. Gleichwohl wird nicht nur in redaktioneller Hinsicht – im Interesse besseren Rechtsverständnisses werden oft andere Formulierungen gewählt und die Reihenfolge der Vorschriften verändert –, sondern auch in sachlicher Hinsicht an manchen Stellen von der CMR abgewichen. Darüber hinaus kommt insbesondere für außerhalb der CMR liegende Regelungsbereiche den nationalen Kodifikationen, mithin neben dem Handelsgesetzbuch auch der KVO, der EVO und dem Binnenschifffahrtsgesetz, in manchen Teilbereichen Vorbildfunktion zu. Hieraus ergibt sich folgendes Bild:

(1) Abschluß des Frachtvertrages

Die Vorschriften über den Frachtvertrag gelten ohne Unterschied für alle Verträge über eine Güterbeförderung auf einem der genannten Verkehrsträger Straße, Schiene oder Binnengewässer. Unbeachtlich ist mithin, ob es sich um Güternah- oder Güterfernverkehr handelt oder welche Art von Gütern den Gegenstand des Beförderungsvertrages bildet. Allerdings bleibt es dabei, daß die Vorschriften über das Frachtgeschäft Spezialvorschriften für kaufmännische Beförderer sind. Soll die Beförderung außerhalb des Betriebs eines gewerblichen Unternehmens bewirkt werden, so finden die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs keine Anwendung.

Der Frachtvertrag ist wie in der CMR als Konsensualvertrag ausgestaltet. Einen Frachtbriefzwang, wie ihn derzeit noch § 55 Abs. 1 EVO und § 10 Abs. 1 KVO vorsehen, gibt es nicht. Das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Frachtbriefs berührt also weder den Bestand noch die Gültigkeit des Frachtvertrages. Gleichwohl wird – entsprechend dem Bedürfnis der Praxis – wie in der CMR daran festgehalten, daß es der Ausstellung eines Frachtbriefs bedarf, wenn die Beweisführung über Abschluß und Inhalt des Frachtvertrages, über den Zustand des Gutes und seiner Verpackung bei Über-

nahme und über die Anzahl der Frachtstücke erleichtert oder das Weisungsrecht des Absenders eingeschränkt werden soll. Andererseits wird nicht an dem die CMR noch prägenden Bild festgehalten, daß im Regelfalle immer ein Frachtbrief vorliegt. Vielmehr berücksichtigt der Entwurf, daß zunehmend in der Praxis davon abgesehen wird, einen Frachtbrief auszustellen.

(2) Frachtbrief

An Inhalt und Form des Frachtbriefs werden im wesentlichen die gleichen Anforderungen gestellt wie in der CMR (vgl. § 408 HGB-E, Artikel 4 bis 6 CMR). Anders als nach § 56 EVO und § 11 KVO, jedoch in Übereinstimmung mit § 426 Abs. 2 HGB, werden dementsprechend die in den Frachtbrief aufzunehmenden Angaben nicht erschöpfend aufgeführt (§ 408 Abs. 1 Satz 2 HGB-E). Allerdings verlangt der Entwurf (vgl. § 408 Abs. 2 Satz 1 HGB-E) nicht, daß der Frachtbrief, wie dies Artikel 5 Abs. 1 Satz 1 CMR bestimmt, sowohl vom Absender als auch vom Frachtführer unterzeichnet wird. Lediglich hinsichtlich der Beweiskraft des Frachtbriefs wird wie in der CMR an das Vorhandensein der Unterschrift beider Seiten angeknüpft.

Die Beweiskraft des Frachtbriefs ist nach dem Entwurf (vgl. § 409 HGB-E) im wesentlichen die gleiche wie nach der CMR (vgl. Artikel 8 und 9): Der von beiden Parteien unterzeichnete Frachtbrief dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluß und den Inhalt des Frachtvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Frachtführer. Weiter dient er, sofern er nicht einen begründeten Vorbehalt enthält, als Nachweis für den äußerlich guten Zustand des Gutes bei dessen Übernahme durch den Frachtführer sowie für die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief über die Anzahl der Frachtstücke und ihre Zeichen und Nummern. Keine Beweiskraft kommt den im Frachtbrief enthaltenen Gewichtsangaben zu, sofern sie nicht vom Frachtführer überprüft wurden und das Ergebnis der Überprüfung im Frachtbrief vermerkt wurde.

Als Sperrpapier wird der Frachtbrief – anders als nach Artikel 12 Abs. 5 Buchstabe a CMR – nicht angesehen (vgl. § 418 HGB-E). Der Absender kann also – ebenso wie nach § 433 HGB – das frachtrechtliche Weisungsrecht grundsätzlich auch dann geltend machen, wenn ein Frachtbrief überhaupt nicht ausgestellt ist oder wenn er einen solchen nicht vorlegt. Durch eine Vereinbarung der Vertragsparteien und einen entsprechenden Vermerk im Frachtbrief kann dieser jedoch die Wirkung eines Sperrpapiers erhalten. Befolgt der Frachtführer in diesem Falle eine Weisung des Absenders, ohne sich den Frachtbrief vorlegen zu lassen, so haftet er wie nach Artikel 12 Abs. 7 CMR verschuldensunabhängig und in unbeschränkter Höhe für den daraus entstehenden Schaden.

(3) Rechte und Pflichten der Parteien

Einen großen Raum nehmen im Entwurf die Vorschriften über die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien ein. Darin unterscheidet sich der Entwurf

von der CMR, welche die Regelung der allgemeinen Vertragspflichtigen den nationalen Rechten überläßt. So umschreibt der Entwurf zunächst – abweichend insoweit auch vom geltenden Recht – in der Eingangsnorm des § 407 HGB-E die Hauptpflichten der Parteien, nämlich die Beförderungs- und Ablieferungspflicht des Frachtführers sowie die Zahlungspflicht des Absenders. Weiter regelt er zur Vereinfachung der Vertragsabwicklung ausdrücklich auch Nebenpflichten der Parteien. So wird der Absender entsprechend dem Vorbild des § 426 HGB zur Ausstellung eines Frachtbriefs auf Verlangen des Frachtführers verpflichtet (§ 408 Abs. 1 HGB-E). Weiter wird er – auch in Anlehnung an die in EVO und KVO enthaltenen Vorschriften über die Verpackungs- und Verladungspflicht (§ 62 EVO, § 17 Abs. 1 Satz 1, § 18 Abs. 1 KVO) – verpflichtet, den Frachtführer über gefährliche Eigenschaften des zu befördernden Gutes sowie über zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen zu unterrichten (§ 410 HGB-E), das Gut zu verpacken und zu kennzeichnen (§ 411 HGB-E), es zu verladen und zu entladen (§ 412 HGB-E) sowie schließlich dem Frachtführer die nötigen Begleitpapiere zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen (§ 413 Abs. 1 HGB-E).

Der Frachtführer seinerseits wird – entsprechend § 17 Abs. 1 Satz 2 KVO – verpflichtet, für die Betriebssicherheit der Verladung zu sorgen (§ 412 Abs. 1 Satz 2 HGB-E) und dem Absender für das Ver- und Entladen eine angemessene Zeit zur Verfügung zu stellen (§ 412 Abs. 2 HGB-E).

Die haftungsrechtlichen Folgen bei einer Verletzung bestimmter, oben aufgeführter Nebenpflichten werden wie in der CMR geregelt: Der Absender haftet nach § 414 Abs. 1 HGB-E ebenso wie nach den Artikeln 7, 10, 11 und 22 CMR verschuldensunabhängig für von ihm gemachte unrichtige oder in sich unvollständige Frachtbriefangaben, ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung, unvollständige Begleitpapiere oder Auskünfte für eine amtliche Behandlung des Gutes sowie unvollständige Unterrichtung bei einer Gefahrgutbeförderung. Auch die Begründung einer verschuldensunabhängigen, allerdings der Höhe nach begrenzten Haftung des Frachtführers für Schäden wegen Nichtbefolgung einer von den Parteien getroffenen Vereinbarung, bei Ablieferung des Gutes eine Nachnahme einzuziehen (§ 422 Abs. 3 HGB-E), folgt dem Vorbild der CMR (Artikel 21).

Ergeben sich Probleme bei der Verladung des Gutes, so wird dem Frachtführer in Anlehnung an § 30 Abs. 1 BinSchG für den Verbleib an der Ladestelle über die Ladezeit hinaus ein Anspruch auf Standgeld eingeräumt (§ 412 Abs. 3 HGB-E). Ist schon ein Teil der vereinbarten Ladung verladen, so kann der Frachtführer, wenn er nicht länger auf den Rest der Ladung warten will, den Vertrag kündigen oder auch, ohne auf ein weiteres Tätigwerden des Absenders zu warten, mit der Beförderung der unvollständigen Ladung beginnen (§ 417 HGB-E). Auch der Absender, dem wie in § 649 BGB ausdrücklich ein jederzeitiges Kündigungsrecht eingeräumt wird, kann in dem genannten Fall den Vertrag kündigen. Macht er von diesem Kündigungsrecht Gebrauch, kann der Frachtführer wahlweise ebenso wie nach § 649

Satz 2 BGB Fracht sowie Aufwendungsersatz oder ebenso wie nach § 34 BinSchG Fautfracht in Höhe eines Drittels der vereinbarten Fracht verlangen. Will der Absender am Vertrag festhalten, jedoch ein weiteres Anwachsen der Kosten wegen eines noch fehlenden Teils der Ladung vermeiden, so kann er anstelle der Kündigung auch gegen Zahlung der vollen Fracht, des aufgelaufenen Standgeldes und sonstigen Aufwendungsersatzes sowie gegen Bestellung einer Sicherheit für das noch nicht verladene Gut vom Frachtführer verlangen, daß dieser mit der Beförderung der unvollständigen Ladung beginnt (§ 416 HGB-E).

Ähnlich wie in Artikel 12 CMR ist das frachtvertragliche Weisungsrecht des Absenders ausgestaltet. Wie dort werden in § 418 HGB-E die zulässigen Weisungen, etwa die, das Gut nicht weiter zu befördern oder es an einen anderen Ort zu verbringen, nicht erschöpfend aufgezählt. Auch die Voraussetzungen, unter denen der Frachtführer das Recht hat, die Befolgung einer ihm erteilten Weisung zu verweigern, sind an die CMR angelehnt, wengleich eine etwas abweichende Formulierung gewählt wird: Der Frachtführer kann die Befolgung einer ihm erteilten Weisung verweigern, soweit deren Ausführung Nachteile für den Betrieb seines Unternehmens oder Schäden für Absender oder Empfänger anderer Sendungen mit sich zu bringen droht. Im übrigen kann er die Befolgung der Weisung von einem Voranschuß abhängig machen. Die Geltendmachung des Weisungsrechts wird, abweichend von der CMR, nicht mehr von der Vorlage des Frachtbriefs abhängig gemacht. Der Vorlage des Frachtbriefs bedarf es nur, wenn dies im Frachtbrief ausdrücklich vermerkt ist. Auch für den Übergang des Weisungsrechts auf den Empfänger wird nicht an den Frachtbrief und dessen Übergabe angeknüpft. Maßgeblich ist allein, ob das Gut an der Ablieferungsstelle angekommen ist.

Auch die Pflichten des Frachtführers bei einem Beförderungs- oder Ablieferungshindernis sind in ähnlicher Weise wie in der CMR geregelt. So hat der Frachtführer nach § 419 HGB-E – ebenso wie nach den Artikeln 14 und 15 CMR – grundsätzlich Weisungen einzuholen. Kann er diese nicht erlangen, so hat er allerdings nicht nur – wie nach der CMR – im Falle eines Beförderungshindernisses, sondern auch im Falle eines Ablieferungshindernisses die Maßnahmen zu ergreifen, die im Interesse des Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen. Der Frachtführer hat wegen der von ihm ergriffenen Maßnahmen Anspruch auf Ersatz der erforderlichen Aufwendungen und eine angemessene Vergütung.

Die Regelung über die Zahlungspflicht des Empfängers (§ 421 HGB-E) ist ebenfalls an der CMR orientiert. Angesichts dessen, daß nach dem Entwurf die Ausstellung eines Frachtbriefs nicht verlangt wird, knüpft der Entwurf aber für die Begründung der Zahlungspflicht des Empfängers allein an dessen Herausgabeverlangen nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle an. Die Vorlage eines Frachtbriefs wird – anders als in Artikel 13 Abs. 3 CMR – nicht gefordert. Aus diesem Grunde bemißt sich auch die Höhe der vom Empfänger zu zahlenden Fracht nicht notwendigerweise nach dem Frachtbrief. Dies

gilt nur dann, wenn ein solcher ausgestellt und dem Empfänger tatsächlich vorgelegt worden ist. Andernfalls hat der Empfänger nach § 421 Abs. 2 HGB-E die vereinbarte Fracht, jedoch nur bis zur Grenze ihrer Angemessenheit, zu zahlen.

Kommt das Gut überhaupt nicht, nicht rechtzeitig oder in beschädigtem Zustand an, so muß der Absender oder der Empfänger nach § 438 HGB-E – ebenso wie nach Artikel 30 CMR – zur Wahrung seiner Rechte aus dem Frachtvertrag innerhalb einer bestimmten Frist den Schaden oder die Verspätung anzeigen. Erkennbare Schäden muß er bei Ablieferung, äußerlich nicht erkennbare Schäden spätestens innerhalb von sieben Tagen nach der Ablieferung und eine Lieferfristüberschreitung innerhalb von einundzwanzig Tagen nach der Ablieferung (§ 438 HGB-E) anzeigen. Wird die Schadensanzeige nicht erstattet, so wird vermutet, daß das Gut in vertragsgemäßem Zustand oder rechtzeitig abgeliefert worden ist. Der Absender oder Empfänger kann also – abweichend von § 438 Abs. 1 HGB, § 39 Abs. 1 KVO, § 93 EVO – wie im geltenden internationalen Straßentransportrecht auch trotz vorbehaltloser Annahme des Gutes noch Schadensersatzansprüche geltend machen.

Wie Artikel 20 CMR ermöglicht auch der Entwurf (§ 424 HGB-E) dem Absender oder Empfänger, das Gut als verloren zu betrachten, wenn es nicht innerhalb einer bestimmten Frist abgeliefert worden ist. Die in der CMR festgelegten Fristen werden allerdings, da sie auf internationale Straßentransporte zugeschnitten sind und den kürzeren Lieferfristen im Inland nicht hinreichend Rechnung tragen, nicht übernommen. Die Verlustvermutung soll nur dann greifen, wenn ein Zeitraum abgelaufen ist, der dem Zweifachen der Lieferfrist entspricht, mindestens aber zehn Tage, bei einer grenzüberschreitenden Beförderung dreißig Tage beträgt.

(4) Haftungsgrundsätze

Die im Entwurf verankerten Haftungsgrundsätze entsprechen denen der CMR: Anders als nach § 429 Abs. 1 HGB, der dem Grundsatz der Haftung für vermutetes Verschulden folgt, haftet der Frachtführer nach den §§ 425 bis 427 HGB-E für Güter- und Verspätungsschäden verschuldensunabhängig. Von seiner Haftung ist der Frachtführer nur befreit, wenn die Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung auf Umständen beruht, die er nicht vermeiden oder deren Folgen er nicht abwenden konnte, oder wenn bestimmte, im Gesetz näher definierte besondere Haftungsausschlußgründe vorliegen. Zu diesen Gründen zählt die Beförderung mit offenen Fahrzeugen, die ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung, das Ver- oder Entladen des Gutes durch den Absender sowie die natürliche Beschaffenheit des Gutes. Um sich von seiner Haftung zu befreien, muß der Frachtführer das Vorliegen eines dieser Haftungsausschlußgründe sowie die Möglichkeit beweisen, daß dieser nach den Umständen des Falles den Schaden verursacht hat. Dem Absender verbleibt die Möglichkeit, den Gegenbeweis zu führen, daß der Haftungsausschlußgrund für den Schaden nicht ursächlich war.

Art und Höhe des nach dem Entwurf für Güterschäden zu leistenden Ersatzes stimmen ebenfalls mit der CMR (Artikel 23) überein: Der Schadensersatz bemißt sich nach dem Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung (§ 429 HGB-E). Der danach zu leistende Ersatz ist der Höhe nach begrenzt. Der Haftungshöchstbetrag beläuft sich auf 8,33 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm des Rohgewichts der Sendung, bei einem Stand von 2,30 DM pro Sonderziehungsrecht also umgerechnet auf 19,15 DM. Damit liegt der Haftungshöchstbetrag deutlich unter dem in § 35 Abs. 4 KVO vorgesehenen Betrag von 80 DM und in § 85 Abs. 1 EVO vorgesehenen Betrag von 100 DM sowie deutlich über dem in der Binnenschifffahrt in Verlade- und Transportbedingungen vorgesehenen Betrag von 0,20 DM.

Für Verspätungsschäden ist ein höherer Ersatz als nach Artikel 23 Abs. 5 CMR zu leisten: Hier beträgt der Haftungshöchstbetrag das Dreifache der Fracht.

Neu im Vergleich zum geltenden Recht ist die Einführung einer Haftungshöchstgrenze für Ansprüche aus positiver Vertragsverletzung. Um auch hier das Risiko des Frachtführers zu begrenzen, ist die Haftung des Frachtführer für Vermögensschäden wegen der Verletzung einer eng und unmittelbar mit der Ausführung der Beförderung des Gutes zusammenhängenden vertraglichen Pflicht auf das Dreifache des Betrages begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre (vgl. § 433 HGB-E).

Alle Haftungsbefreiungen und -begrenzungen gelten wie nach der CMR (vgl. Artikel 28) grundsätzlich auch für konkurrierende Ansprüche aus unerlaubter Handlung gegen den Frachtführer oder dessen Leute (§ 434 Abs. 1, 2 Satz 1, § 436 HGB-E). Der Frachtführer oder dessen Leute können sich allerdings – ebenso wie nach der CMR (Artikel 29) – auf die Haftungsbefreiungen und -begrenzungen nicht berufen, wenn eine dieser Personen den Schaden vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewußtsein verursacht hat, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde (§ 435 HGB-E).

(5) Ausführender Frachtführer

Wird bei der Beförderung des Gutes eine dritte Person eingeschaltet, so begründet der Entwurf auch für diese eine Haftung gegenüber dem Absender oder Empfänger nach Maßgabe der für den Frachtführer geltenden frachtrechtlichen Haftungsvorschriften (§ 437 HGB-E). Dies gilt – abweichend von der CMR (Artikel 34 CMR) – unabhängig davon, ob der Dritte auch den möglicherweise vorhandenen Frachtbrief angenommen hat. Dadurch wird die Rechtsstellung des Absenders und des Empfängers verbessert; sie laufen nach der Regelung weniger Gefahr, durch Inanspruchnahme der falschen Person Rechtsverluste zu erleiden.

(6) Verjährung

Die Ansprüche aus dem Frachtvertrag verjähren wie nach Artikel 32 CMR in einem Jahr (§ 439 HGB-E). Bei qualifiziertem Verschulden verlängert sich diese Frist auf drei Jahre.

(7) Pfandrecht, Ladeschein

Die in den §§ 440 bis 447 HGB-E enthaltenen Regelungen über das Pfandrecht und den Ladeschein haben in der CMR kein Vorbild. Sie entsprechen weitgehend den derzeit im Handelsgesetzbuch normierten Vorschriften (§§ 440 bis 450 HGB). Über die bisherige Regelung hinaus wird jedoch das gesetzliche Frachtführerpfandrecht in bestimmtem Umfang auf sog. inkonexe Forderungen des Frachtführers erweitert (§§ 440, 366 HGB-E).

(8) Reichweite zwingenden Rechts

Abweichend vom geltenden deutschen und internationalen Straßentransportrecht wird der Privatautonomie ein größerer Spielraum eingeräumt. Grundsätzlich steht es den Parteien frei, wie sie den Inhalt des Frachtvertrages sowie die hieraus folgenden Rechte und Pflichten der Vertragsparteien ausgestalten wollen. Zur Gewährleistung eines wirksamen Schutzes der am Beförderungsgeschäft beteiligten Personen sind dieser Befugnis jedoch nach § 448 HGB-E Grenzen gezogen. So können vom Entwurf abweichende Vereinbarungen über die Haftung und den Haftungsumfang grundsätzlich nur getroffen werden, wenn sie individualvertraglich ausgehandelt werden. Durch Allgemeine Geschäftsbedingungen läßt sich die Haftung – abgesehen von den Ausnahmefällen der Beförderung von Briefen und briefähnlichen Sendungen – nur insoweit verändern, als es um eine Änderung der Haftungssumme geht.

c) Grundzüge der Vorschriften über die Beförderung von Umzugsgut

Die Regelungen des Zweiten Unterabschnitts über den Umzugsverkehr lösen die bisherigen „Beförderungsbedingungen für den Umzugsverkehr und für die Beförderung von Handelsmöbeln in besonders für die Möbelbeförderung eingerichteten Fahrzeugen im Güterfernverkehr und Güternahverkehr (GÜKUMB)“ vollständig ab. Im übrigen wird das Umzugsrecht weitgehend mit dem vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrecht des Ersten Unterabschnitts harmonisiert.

(1) Pflichten der Vertragsparteien

Die vertraglichen Pflichten sowohl des Absenders von Umzugsgut als auch des Umzugsunternehmers entsprechen grundsätzlich denen der Parteien eines gewöhnlichen Güterbeförderungsvertrages. Abweichend vom allgemeinen Frachtrecht werden die Pflichten des Frachtführers im Umzugsrecht aber um den Ab- und Aufbau der Möbel und das Ver- und Entladen sowie – ausdrücklich vorbehaltlich abweichender Vereinbarung – auf sonstige auf den Umzug bezogene Leistungen erweitert (§ 450a HGB-E). Der Entwurf erhebt damit den Normalfall der Praxis zum gesetzlichen Leitbild. Neu gegenüber der geltenden Rechtslage sind überdies bestimmte Unterrichtungspflichten des Frachtführers gegenüber dem nichtgewerblichen Umzugskunden in bezug auf gefährliche Güter und zu beachtende Zoll- und Verwaltungsvorschriften (§ 450b Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 Satz 1 HGB-E).

Wie bisher werden dem privaten Absender von Umzugsgut – anders als dem Absender sonstigen Gutes – nur eingeschränkte vertragliche Mitwirkungspflichten auferlegt (§ 450b Abs. 1 HGB-E). Danach besteht kein Anspruch des Frachtführers auf Ausstellung eines Frachtbriefes; die Verpackungs- und Kennzeichnungspflicht trifft den Frachtführer, nicht den Absender. Neu ist die Begründung von Informationspflichten des nichtkaufmännischen Absenders in bezug auf gefährliches Gut. Abweichend vom im Entwurf vorgesehenen allgemeinen Frachtrecht (§ 450b Abs. 2 Satz 1 HGB-E) wird allerdings nur eine ganz allgemein gefaßte Mitteilung verlangt.

(2) Haftungsgrundsätze

Hinsichtlich der Haftung des Frachtführers übernimmt der Zweite Unterabschnitt im Ausgangspunkt das Grundkonzept des allgemeinen Frachtrechts. Die besonderen Haftungsausschlußgründe werden jedoch in Anlehnung an die Anlage GÜKUMB im Hinblick auf die Besonderheiten des Umzugsverkehrs abweichend vom allgemeinen Frachtrecht geregelt. So wird eine Haftungsbefreiung etwa auch bei Beförderung von Edelmetallen und Briefmarken oder bei Verladen von Gut, dessen Größe den Raumverhältnissen an der Ladestelle nicht entspricht, normiert (vgl. § 450d Abs. 1 HGB-E). Die Einschränkung nach § 450d Abs. 3 HGB-E, wonach sich der Frachtführer auf die besonderen Haftungsausschlußgründe nur berufen kann, wenn er im Einzelfall sorgfältig und weisungsgemäß gehandelt hat, wird abweichend sowohl vom vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrecht als auch von der bisherigen Rechtslage beim Umzugsverkehr auf alle besonderen Haftungsausschlußgründe ausgedehnt.

Für Güterschäden, für die der Frachtführer haftet, wird ein Haftungshöchstbetrag von 800 Deutsche Mark je Kubikmeter Laderaum statuiert. Darin setzt sich die neue Regelung vom allgemeinen Frachtrecht ab, das einen Haftungshöchstbetrag von 8,33 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm vorsieht. Doch folgt sie dem geltenden Recht, gibt allerdings die bisherige Berechnungsgrundlage von Möbelwagenmetern auf. Für Verspätungsschäden gilt dagegen die in § 431 Abs. 3 HGB-E normierte Begrenzung auf den dreifachen Betrag der Fracht.

Verändert werden gegenüber dem bisherigen Recht (§ 13 Anlage GÜKUMB) in § 450f HGB-E die Voraussetzungen für das Erlöschen von Ansprüchen wegen Verlusts oder Beschädigung des Gutes. So wird die Frist für die Anzeige äußerlich erkennbarer Schäden sowohl gegenüber dem allgemeinen Frachtrecht als auch gegenüber dem bisherigen Umzugsrecht bis zum Tag nach der Ablieferung verlängert, um dem Umzugskunden eine effektivere Verfolgung seiner Ansprüche als bislang zu ermöglichen. Bei äußerlich nicht erkennbaren Schäden soll es bei der schon bisher geltenden Frist von 10 Tagen vom Zeitpunkt der Ablieferung an gerechnet bleiben. Für Schäden wegen Lieferfristüberschreitung gilt die Frist des allgemeinen Frachtrechts von 21 Tagen.

Wie im geltenden Recht (§ 13 Abs. 3 Anlage GÜKUMB) entfallen die gesetzlich normierten

Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen, wenn die Unterrichtung über Form, Frist und Rechtsfolgen der Schadensanzeige unterbleibt. Dies gilt künftig auch, wenn es der Frachtführer unterlassen hat, den Absender in drucktechnisch besonders hervorgehobener Form auf die Haftungsbestimmungen sowie die Möglichkeit der Vereinbarung einer weitergehenden Haftung oder einer Versicherung des Gutes hinzuweisen (§ 450g Nr. 1 HGB-E).

Die Haftung des Absenders für unzulängliche Information des Frachtführers (§ 450c HGB-E) ist ohne Vorbild im geltenden Umzugsrecht, orientiert sich indes an der vorgeschlagenen Regelung des allgemeinen Frachtrechts. Die dort normierte verschuldensunabhängige Haftung ist jedoch für den nichtgewerblichen Umzugskunden zu einer bloßen Verschuldenshaftung abgemildert.

(3) Reichweite zwingenden Rechts

Die Reichweite zwingenden Rechts wird auf das aus Verbraucherschutzgesichtspunkten erforderliche und im übrigen mit dem allgemeinen Frachtrecht übereinstimmende Maß zurückgeschraubt. So ist das Umzugsrecht künftig nicht mehr schlechthin beidseitig, d. h. sowohl für Frachtführer als auch für den Absender, zwingend (§§ 22, 26 GüKG). In bezug auf den Umzug von Privatleuten ist das Umzugsrecht künftig vielmehr nur insoweit zwingend, als das gesetzlich vorgegebene Mindesthaftungsniveau zu Lasten des Absenders unterschritten wird (§ 450h Abs. 1 HGB-E).

Für den Fall des Umzugsvertrags als beiderseitiges Handelsgeschäft (§ 450h Abs. 2 HGB-E) folgt die Reichweite zwingenden Rechts der Ausgestaltung im allgemeinen Frachtrecht in § 448 HGB-E.

d) Grundzüge der Vorschriften über die Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln

Mit den im Dritten Unterabschnitt enthaltenen §§ 451 bis 451 d HGB-E wird erstmals eine ausdrückliche Regelung des sogenannten multimodalen Transports für das deutsche Recht vorgesehen.

Der Vertrag über die Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln wird als besondere Ausprägung des Frachtvertrages eingeordnet, auf den grundsätzlich die allgemeinen Vorschriften des Ersten Unterabschnitts anwendbar sind. Damit wird nicht nur in systematischer, sondern auch in inhaltlicher Hinsicht ein weitgehender Gleichlauf mit den für die unimodale Beförderung geltenden Rechtsvorschriften erzielt. Besonders geregelt werden jedoch die Haftung, Schadensanzeige und Verjährung sowie die Frage der Abdingbarkeit der Rechtsvorschriften.

(1) Merkmale des Vertrages

Der Vertrag über die Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln wird in § 451 HGB-E entsprechend der bisherigen höchstrichterlichen Rechtsprechung als auch der in Deutschland herrschenden Rechtslehre als einheitlicher Frachtvertrag definiert, in dessen Rahmen mindestens zwei verschiedenartige Beförderungsmittel zum Einsatz ge-

langen, auf die bei hypothetischen Einzelverträgen unterschiedliche Teilstreckenrechte anwendbar sind. Abweichend von den allgemeinen frachtrechtlichen Vorschriften des Ersten Unterabschnitts beziehen sich die Vorschriften des Dritten Unterabschnitts auch auf multimodale Beförderungen unter Einbeziehung von See- oder Luftstrecken.

(2) Haftungsgrundsätze

In bezug auf das im Einzelfall konkret anzuwendende Haftungsrecht wird – insoweit in Übereinstimmung mit der bisherigen höchstrichterlichen Rechtsprechung – zwischen dem bekannten und dem unbekanntem Schadensort differenziert. Für den Fall des bekannten Schadensortes gilt das in Lehre und Rechtsprechung entwickelte „network“-System: Es findet das Recht derjenigen Teilstrecke Anwendung, auf der sich der Schaden bekanntermaßen ereignet hat (§ 451a Satz 1 HGB-E). Liegt der Schadensort auf einer Landstrecke oder auf einem Binnengewässer in Deutschland, so führt dies zur Anwendung des im Ersten Unterabschnitt geregelten allgemeinen Frachtrechts. Bei grenzüberschreitenden Beförderungen kann dagegen abweichendes Recht zur Anwendung gelangen, etwa CMR, CIM, Haager Regeln oder auch ausländisches innerstaatliches Recht.

Für den Fall des unbekanntem Schadensortes gelangen abweichend von der bisherigen höchstrichterlichen Rechtsprechung nicht mehr notwendigerweise die Haftungsregeln des jeweils „schärfsten“, also für den Absender günstigsten Teilstreckenrechts, zur Anwendung. Vielmehr sind hier die allgemeinen Haftungsregeln des Ersten Unterabschnitts anzuwenden.

Die Beweislast für das Vorliegen eines bestimmten Schadensortes und damit auch für die Anwendbarkeit anderer als im Ersten Unterabschnitt geregelter Rechtsvorschriften liegt nach § 451a Satz 2 HGB-E bei demjenigen, der den Schadenseintritt auf einer bestimmten Teilstrecke behauptet.

(3) Schadensanzeige und Verjährung

Modalitäten und Rechtsfolgen der Schadensanzeige richten sich unabhängig davon, ob der Schadensort bekannt oder unbekannt ist, stets nach den allgemeinen Vorschriften des Ersten Unterabschnitts. Für die Einhaltung der Anzeigeeerfordernisse genügt jedoch auch die Beachtung des Rechts der letzten Teilstrecke (§ 451b Abs. 1 HGB-E).

Die Verjährung beginnt immer erst mit der Ablieferung beim vertraglich vereinbarten Empfänger. Um zu verhindern, daß mangels Kenntnis des anwendbaren Teilstreckenrechts der Anspruch früher als erwartet verjährt, wird eine Mindestfrist für die Verjährung bestimmt. Diese entspricht auch im Falle bekannten Schadensortes der nach allgemeinem Frachtrecht geltenden Frist.

(4) Multimodaler Umzugsvertrag

Besonders geregelt wird der Sonderfall des Umzugsvertrages mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln (§ 451c HGB-E). Anders als beim Vertrag über

eine multimodale Beförderung sonstigen Gutes ist auf ihn – unabhängig von der Bekanntheit des Schadensortes – grundsätzlich immer einheitliches Recht, nämlich das des Zweiten und ergänzend des Ersten Unterabschnitts, anzuwenden. Teilstreckenrecht greift nach § 451 c Satz 2 HGB-E ausnahmsweise nur dann ein, wenn ein für die Bundesrepublik Deutschland anwendbares internationales Übereinkommen die Anwendung dieses Teilstreckenrechts vorschreibt.

(5) Reichweite zwingenden Rechts

Hinsichtlich der Reichweite zwingenden Rechts und der verbleibenden Möglichkeiten für abweichende Parteivereinbarungen folgt der Dritte Unterabschnitt grundsätzlich dem allgemeinen Frachtrecht des Ersten Unterabschnitts (§ 451 d Abs. 1 HGB-E), gestattet also unter engen Voraussetzungen abweichende individualvertragliche Vereinbarungen. Eine Abbedingung der Regelung über das anwendbare Recht bei bekanntem Schadensort ist allerdings ausgeschlossen, wenn nach einem anwendbaren internationalen Übereinkommen das Frachtrecht der Teilstrecke zwingend ist (§ 451 d Abs. 3 HGB-E).

Im übrigen kann auch im Wege Allgemeiner Geschäftsbedingungen vereinbart werden, daß immer – also ohne Rücksicht auf die Bekanntheit des Schadensortes – oder daß anstelle eines bestimmten, möglicherweise anzuwendenden Teilstreckenrechts das Recht des Ersten Unterabschnitts, also das allgemeine Frachtrecht, anzuwenden ist (§ 451 d Abs. 2 HGB-E).

e) Grundzüge der Vorschriften über das Speditionsgeschäft

Der Speditionsvertrag wird in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht als spezieller Geschäftsbesorgungsvertrag charakterisiert. Abweichend vom geltenden Recht werden aber Pflichtenkreis und Leistungsprogramm des Spediteurs neu und umfassender umschrieben und die Haftung des Spediteurs neu geregelt. Von besonderer Bedeutung ist dabei die grundsätzliche Orientierung des speditonsrechtlichen Haftungssystems an der Konzeption des Frachtrechts. Damit sollen bestehende rechtliche Unterschiede abgebaut werden.

(1) Vertragliche Pflichten des Spediteurs

Im Ausgangspunkt wird die Konzeption des geltenden Rechts, wonach der Spediteur als fremdnütziger Geschäftsbesorger eingeordnet wird, beibehalten. Der Entwurf verpflichtet daher – wie das geltende Recht – in § 452 Abs. 1 HGB-E den Spediteur, die Versendung des Gutes zu besorgen. Nach § 453 Abs. 1 HGB-E wird diese Grundpflicht im Kern als eine Pflicht zur Erbringung einer Organisationsleistung verstanden, die die Bestimmung des Beförderungsmittels und des -weges, die Auswahl der ausführenden Unternehmer und die Anspruchssicherung umfaßt. Neben diese Organisationsleistung treten gemäß § 453 Abs. 2 HGB-E zusätzliche speditionelle Tätigkeiten, wie etwa die Versicherung und Verpackung des Gutes, deren Erfüllung der Spedi-

teur nicht automatisch, sondern nur kraft besonderer Vereinbarung schuldet.

(2) Vertragliche Pflichten des Versenders

Bei der Umschreibung der vom Versender geschuldeten vertraglichen Gegenleistung geht der Entwurf durchgängig – insoweit in Übereinstimmung mit dem vorgeschlagenen Fracht- und Lagerrecht – vom Provisionsbegriff zu einem einheitlichen Vergütungsbegriff über.

Eine Erweiterung gegenüber der geltenden Rechtslage im Speditionsrecht ergibt sich durch die Statuierung besonderer, dem gegenwärtigen Recht nicht geläufiger Mitteilungs-, Mitwirkungs- und Behandlungspflichten des Versenders (§ 454 Abs. 1 HGB-E). Die Verletzung dieser Pflichten ist analog der Ausgestaltung des allgemeinen Frachtrechts durch eine verschuldensunabhängige Haftung des Versenders bewehrt (§ 454 Abs. 2 HGB-E).

(3) Selbsteintritt, Fixkostenspedition, Sammelladung

Die Rechtsfiguren des Selbsteintritts, der Fixkosten- und Sammelladungsspedition bleiben im wesentlichen erhalten (§§ 457 bis 459 HGB-E). Der Entwurf stellt dabei aber besser als das geltende Recht klar, daß bei Ausführung der Beförderung durch den Spediteur selbst, bei Vereinbarung einer bestimmten Vergütung oder bei Versendung des Gutes zusammen mit Gut anderer Versender Frachtrecht nur insoweit zur Anwendung gelangt, als es um die Beförderung des Gutes geht.

(4) Haftung des Spediteurs

Grundsätzlich haftet der Spediteur für die Verletzung seiner Pflichten wie bisher für vermutetes Verschulden (§ 460 Abs. 2 HGB-E). Dabei hat er, wenn er für die Versendung des Gutes einen Dritten, insbesondere einen Frachtführer einschaltet, grundsätzlich nur für die Auswahl des ausführenden Unternehmers einzustehen. Im Hinblick auf zusätzlich übernommene speditionelle Pflichten schuldet der Spediteur dagegen den Erfolg, soweit er seine diesbezügliche Leistungspflicht nicht vertraglich auf den Abschluß der zur Erbringung dieser zusätzlichen speditionellen Leistungen erforderlichen Verträge beschränkt hat (§ 453 Abs. 2 Satz 2 HGB-E). Eine gesetzliche Haftungsbeschränkung ist hier nicht vorgesehen.

Für Güterschäden, die während der Obhut des Spediteurs entstehen, haftet der Spediteur abweichend vom geltenden Speditionsrecht (§ 407 Abs. 2 in Verbindung mit § 390 Abs. 1 HGB) nicht für vermutetes Verschulden, sondern – ebenso wie der Frachtführer in einem gleichgelagerten Fall – verschuldensunabhängig (§ 460 Abs. 1 HGB-E). Die angestrebte Gleichstellung der speditionellen Obhutshaftung mit der frachtrechtlichen Obhutshaftung gebietet es, auch insoweit eine gesetzliche Haftungsbeschränkung einzuführen. So haftet der Spediteur – ebenso wie der Frachtführer – bis zu einem Haftungshöchstbetrag von 8,33 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm (§ 460 Abs. 1 in Verbindung mit § 431 HGB-E). Darüber hinaus ist es dem Spediteur – wie dem

Frachtführer – möglich, sich auf Haftungsausschließungsgründe zu berufen (§ 460 Abs. 1 in Verbindung mit §§ 426, 427 HGB-E).

(5) Reichweite zwingenden Rechts

Soweit der Spediteur in gleicher Weise haftet wie der Frachtführer, sind die Vorschriften über das Speditionsgeschäft in gleicher Weise der Parteivereinbarung zugänglich wie die Vorschriften über das Frachtgeschäft.

Eine Abänderung der speditionellen Obhutshaftung nach § 460 Abs. 1 HGB-E ist danach, vorbehaltlich einer Abänderung der nach den §§ 429 bis 432 HGB-E zu leistenden Entschädigung gemäß § 465 Abs. 2 HGB-E, nur durch Individualabrede oder Rahmenvereinbarung möglich. Eine Bereichsausnahme gilt auch hier für die Besorgung der Versendung von Briefen und briefähnlichen Sendungen.

Soweit die Tatbestände des Selbsteintritts, der Fixkostenspedition und der Sammelladung auf die Anwendung frachtrechtlichen Haftungsrechts verweisen, wird eine Abweichung von diesen Verweisungsvorschriften ebenfalls nur insoweit zugelassen, als auch das darin in Bezug genommene Frachtrecht dispositiver Natur ist (§ 465 Abs. 3 HGB-E). Soweit das im Ersten Unterabschnitt geregelte allgemeine Frachtrecht anzuwenden ist, kann die Haftung des Spediteurs also nur in dem Umfang modifiziert werden, wie dies nach allgemeinem Frachtrecht (§ 448 HGB-E) zulässig ist. Abweichend vom geltenden Recht (§ 1 Abs. 5 KVO) ist die Regelung nicht auf eine Beförderung des Gutes mit eigenen Kraftfahrzeugen des Spediteurs im Güterfernverkehr beschränkt. Sie gilt vielmehr auch im Güternahverkehr auf der Straße, bei einer Schienen- oder bei einer Binnenschiffbeförderung.

Soweit das Frachtrecht, auf das verwiesen wird, nicht zwingend ist, bleibt es aber bei der vollständigen Dispositivität des Speditionsrechts.

f) Grundzüge der Vorschriften über das Lagergeschäft

Das Lagerrecht bleibt sachlich im wesentlichen unverändert. Die schon heute weitgehend obsoleten Vorschriften der Verordnung über Orderlagerscheine werden aufgehoben; einzelne Vorschriften der Verordnung werden in den Entwurf integriert.

(1) Pflichten der Vertragsparteien

Die Pflichten des Lagerhalters entsprechen weitgehend geltendem Recht. Abweichend ist jedoch der Einlagerer durch den Lagerhalter über Veränderungen des Gutes bereits dann zu unterrichten und um Weisung zu ersuchen, wenn Veränderungen am Gut zu befürchten und nicht schon eingetreten sind. Neu sind auch bestimmte Hinweis- und Unterrichtungspflichten des Lagerhalters gegenüber dem nichtgewerblichen Einlagerer, etwa in bezug auf gefährliches Gut, zu beachtende Verwaltungsvorschriften und die Möglichkeit der Versicherung (§ 467 Abs. 2 Satz 2, § 471 Abs. 1 Satz 2 HGB-E).

Änderungen im Vergleich zum geltenden Recht enthalten auch die Regelungen über die Pflichten des Einlagerers. In Übereinstimmung mit dem vorgeschlagenen Speditionsrecht wird hinsichtlich der vertraglichen Gegenleistung des Einlagerers vom Begriff der Lagerkosten abgegangen und an dessen Stelle der Vergütungsbegriff gewählt (§ 466 Abs. 2 HGB-E). Die Fälligkeit der Vergütung richtet sich nach allgemeinem Zivilrecht. Darüber hinaus werden dem Einlagerer anders als nach gegenwärtiger Rechtslage neue Behandlungs-, Mitteilungs- und Auskunftspflichten auferlegt, die in ihrer Ausgestaltung dem vorgeschlagenen Fracht- und Speditionsrecht folgen und in Anlehnung an das vorgeschlagene Umzugsrecht abgestuft sind, wobei zwischen gewerblichen und privaten Einlagerern unterschieden wird (§ 467 Abs. 1 und 2 HGB-E).

(2) Sammellagerung

Eine redaktionell bereinigte, inhaltlich aber dem geltenden § 419 HGB folgende Bestimmung zur Sammellagerung bleibt erhalten (§ 468 HGB-E). Miteigentum an vermischten Sachen in Sammellagerung soll bereits vom Zeitpunkt der Einlagerung und nicht erst der Vermischung ab bestehen (§ 468 Abs. 2 HGB-E).

(3) Dauer der Lagerung und Kündigungsrechte der Parteien

Die in Folge veränderter praktischer Gegebenheiten nicht mehr zeitgemäße Mindesteinlagerungsdauer des geltenden Rechts (§ 422 HGB) von 3 Monaten nach Einlieferung soll aufgegeben werden. Beide Parteien haben gemäß § 472 HGB-E gleichermaßen das Recht zu einer ordentlichen Kündigung des Lagervertrags mit einer Kündigungsfrist von einem Monat, wobei der Einlagerer allerdings das Gut jederzeit herausverlangen kann, er dem Lagerhalter aber in diesem Falle für den verbleibenden Zeitraum bis zum Ablauf der Kündigungsfrist vergütungspflichtig bleibt. Ferner soll beiden Parteien gleichermaßen das Recht zu einer außerordentlichen Kündigung aus wichtigem Grund zustehen.

(4) Haftungsgrundsätze

Anders als im vorgeschlagenen Frachtrecht sowie in bezug auf Güterschäden im Rahmen des Speditionsrechts soll im Lagerrecht eine verschuldensunabhängige Obhutshaftung mit Haftungsbeschränkung nicht eingeführt werden, sondern die bisher nach § 417 Abs. 1 in Verbindung mit § 390 Abs. 1 HGB bestehende Haftung für vermutetes Verschulden erhalten bleiben. Die Übernahme einer Haftungsbeschränkung nach dem Vorbild des § 19 Abs. 2 OLSchVO in das neue Recht ist nicht vorgesehen.

Neu ist die verschuldensunabhängige Haftung des kaufmännischen Einlagerers bei der Verletzung bestimmter Mitwirkungspflichten nach § 467 Abs. 3 HGB-E. Sie ist entsprechenden Vorbildern im vorgeschlagenen Fracht- und Speditionsrecht nachgebildet. Für den privaten Einlagerer wird sie in eine Verschuldenshaftung abgemildert (§ 467 Abs. 4 HGB-E).

(5) Lagerschein

Die Regelungen über den Lagerschein orientieren sich weitgehend an den Parallelregelungen zum frachtrechtlichen Ladeschein (§§ 475 b bis 475 f HGB-E). Die wesentlich detaillierteren Regelungen der geltenden §§ 33 bis 38 OLSchVO werden, soweit sie hiermit nicht übereinstimmen, weitgehend aufgegeben.

(6) Kein zwingendes Recht

Die Vorschriften über das Lagergeschäft sind in vollem Umfang dispositiv. Eine abweichende Vereinbarung ist lediglich der Kontrolle nach dem AGB-Gesetz unterworfen.

2. Sonstige Änderungen

Im übrigen enthält der Gesetzentwurf Folgeänderungen zu den in Artikel 1 vorgeschlagenen Änderungen. Neben der umfangreichen Aufhebung überflüssig gewordener Vorschriften im Binnenschiffahrtsgesetz (Artikel 2), der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Artikel 3 Nr. 15) sowie der Orderlagerscheinverordnung (Artikel 6), der Kraftverkehrsordnung und der Beförderungsbedingungen für den Umzugsverkehr (Artikel 8 Nr. 3 und 4) sind hier insbesondere die Anpassungen des Eisenbahnpersonen- und Eisenbahngepäckbeförderungsrechts in Artikel 3 zu nennen.

III. Kosten und Preise

Das geplante Gesetz begründet weder Mehrausgaben noch Mindereinnahmen für die Haushalte des Bundes, der Gemeinden und Gemeindeverbände.

Mit Auswirkungen auf die Haushalte der Länder ist insoweit zu rechnen, als durch die Aufhebung der Verordnung über die Orderlagerscheine und die Beseitigung des Erfordernisses einer staatlichen Ermächtigung für die Ausstellung von Orderlagerscheinen eine ständige Überwachung der Lagerhausunternehmen, denen eine Ermächtigung erteilt wurde, entbehrlich wird. Dadurch können nicht unerhebliche Kosten eingespart werden.

Negative Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Die – auch von der Unternehmensseite begrüßte – Beseitigung umfangreicher Sonderregelungen im Transportrecht für die einzelnen Verkehrsträger wird zu einer Vereinfachung und leichteren Handhabbarkeit des Transportrechts führen, Rechtsstreitigkeiten wegen bestehender Rechtsunsicherheiten verringern und damit insoweit mittelfristig Kostenreduzierungen bewirken. Gesamtwirtschaftlich betrachtet sind Kostensenkungen auch dadurch zu erwarten, daß künftig im Fracht- und Speditionsrecht ein extrem weitreichender oder sogar vollständiger Haftungsausschluß, wie er nicht selten in allgemeinen Geschäftsbedingungen der Frachtführer oder Spediteure vorgesehen ist, erschwert wird. Da hierdurch die Präventivwirkung der Haftung verstärkt wird, entstehen zusätzliche Anreize zur Schadensvermeidung. Neue Kosten werden, sofern sie nicht auf der bloßen Umstellung auf

die neue Rechtslage beruhen, nicht begründet. Die Neuregelung der Haftungsrisiken hat vielmehr allein Kostenverlagerungen innerhalb der betroffenen Wirtschaftskreise zur Folge: Verlagerer, die bisher wegen einer unzureichenden oder sogar fehlenden Haftung ihres Vertragspartners (Frachtführer oder Spediteur) einen Großteil oder sogar das gesamte Transportrisiko selbst durch Abschluß einer Transportversicherung sichern mußten, können nach dem Gesetzentwurf hiernach, soweit danach Frachtführer und Spediteur in weiterem Umfang haften als bisher, verzichten. Umgekehrt müssen Frachtführer und Spediteur für Haftungsrisiken, die sie bisher nicht eingegangen sind, künftig ihrerseits für eine entsprechende Versicherungsdeckung sorgen.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die vorgeschlagene Neuregelung des Transportrechts ergibt sich für Artikel 2 und 8 Nr. 2 des Entwurfs aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21 GG (Binnenschifffahrt), für Artikel 3, 4, 5 und 10 des Entwurfs aus Artikel 73 Nr. 6a GG (Verkehr von Eisenbahnen, die ganz oder mehrheitlich im Eigentum des Bundes stehen) sowie Artikel 74 Abs. 1 Nr. 23 GG (Schienenbahnen, die nicht Eisenbahnen des Bundes sind), für Artikel 7 des Entwurfs aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 17 GG (Einfuhr und Ausfuhr land- und forstwirtschaftlicher Erzeugnisse), für Artikel 8 Nr. 3 und 4 des Entwurfs aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG (Kraftfahrwesen) und im übrigen aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 11 GG (Gewerbe, Handel). Die vorgeschlagenen Regelungen sind gemäß Artikel 72 Abs. 2 GG erforderlich, weil transportrechtliche Regelungen in dem einheitlichen Verkehrsraum des Gebiets der Bundesrepublik Deutschland zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse nur bundeseinheitlich, nicht aber von Land zu Land unterschiedlich, festgelegt werden können. Die Bundes- bzw. reichseinheitliche Regelung dieser Materien entspricht überdies einer bis zu den Zeiten des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches (ADHGB) von 1861 zurückgehenden Tradition.

Das Gesetz bedarf nicht der Zustimmung des Bundesrates. Die vorgesehenen Änderungen betreffen nur solche Gesetze und Verordnungen, die hinsichtlich der geänderten Vorschriften ihrerseits nicht zustimmungspflichtig sind.

Die in Artikel 1 Nr. 3 (§ 412 Abs. 4 HGB-E) enthaltene Verordnungsermächtigung ist in ein selbst der Zustimmungspflichtigkeit nicht unterliegendes Gesetz eingestellt und betrifft lediglich eine Verordnung, die ihrerseits keine zustimmungspflichtigen Regelungsgegenstände tangiert. Die Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO), deren Änderung durch Artikel 3 vorgesehen ist, stellt zwar eine mit Zustimmung des Bundesrates erlassene Rechtsverordnung dar. Da ihre Abänderung vorliegend aber durch Gesetz erfolgen soll, ist Artikel 80 Abs. 2 GG nicht anwendbar. Artikel 3 des Entwurfs enthält überdies keine Vorschriften, die die Zustimmungsbedürftigkeit nach Artikel 84 Abs. 1 GG auslösen.

Artikel 6 sieht lediglich die Beseitigung eines Verwaltungsverfahrens, nämlich des Ermächtigungsverfahrens zur Ausstellung von Orderlagerscheinen, vor. Der Regelungsgehalt des § 45 Abs. 2 OLSchVO in der Fassung des Artikels 6 beschränkt sich auf eine Fortgeltensregelung, die keinen neuen Einbruch in die Verwaltungskompetenzen der Länder enthält.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung des Handelsgesetzbuchs)

Zu Nummer 1 (Änderung des § 363 HGB)

Die bislang in § 363 Abs. 2 HGB vorgesehene Bindung der Ausstellung von Orderlagerscheinen an eine staatliche Ermächtigung soll beseitigt werden. Das Ermächtigungsverfahren zur Ausstellung von Orderlagerscheinen stellt eine heute nicht mehr zeitgemäße übermäßige Regulierung dar, durch die die Länder unnötig mit der Durchführung von Verwaltungsverfahren und mit Kosten belastet werden. In den meisten Bundesländern werden seit geraumer Zeit keine Orderlagerscheine mehr ausgestellt. Um die Ermächtigung zur Ausstellung von Orderlagerscheinen wird von seiten der betroffenen Lagerhausbetriebe vielmehr nur noch darum nachgesucht, um die erforderliche Zuverlässigkeit des Lagerhausbetriebes gegenüber Banken, Börsen und Landwirtschaftsbehörden nachzuweisen. Die Ermächtigung zur Ausstellung von Orderlagerscheinen hat damit ihre ursprüngliche Funktion verloren und ist vielmehr zu einer Art „Gütesiegel“ für die gewerbliche Zuverlässigkeit von Lagerhausbetrieben denaturiert.

Bereits in Artikel 284a ADHGB des Entwurfs eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs (ADHGB) von 1861 war eine solche, schon in der vorangegangenen Zeit der wirtschaftsrechtlichen Zersplitterung lokal gebräuchliche staatliche Ermächtigung für die Ausstellung von Orderlagerscheinen als Voraussetzung für die Indossabilität nicht mehr enthalten. Erst im Rahmen der Schlußredaktion des Gesetzes (vgl. Artikel 284 a ADHGB in der Fassung der Redaktionskommission, identisch mit Artikel 302 ADHGB) ist sie schließlich doch noch aufgenommen worden und hat 1897 auch Eingang in das Handelsgesetzbuch gefunden.

Die Beseitigung des Erfordernisses einer staatlichen Ermächtigung für die Ausgabe von Orderlagerscheinen ermöglicht als Folgeänderung eine weitere Deregulierung in Form der Abschaffung der Verordnung über Orderlagerscheine vom 16. Dezember 1931, der das Ermächtigungsverfahren detailliert regelt. Diese ist in Artikel 6 dieses Gesetzentwurfs enthalten.

Zu Nummer 2 (Änderung des § 366 HGB)

Die vorgeschlagene Änderung steht in Zusammenhang mit der unter Nummer 3 vorgeschlagenen Ausdehnung des gesetzlichen Pfandrechts des Frachtführers, des Spediteurs und des Lagerhalters, das bislang (vgl. §§ 410, 421 und 440 HGB) lediglich für sogenannte konnexe Forderungen gewährt wird, auf

sogenannte inkonnexe Forderungen, die zwischen denselben Parteien bestehen.

Bislang ist ein gutgläubiger Erwerb gesetzlicher Pfandrechte hinsichtlich des Werkunternehmerpfandrechts (§ 647 BGB) und der anderen gesetzlichen BGB-Pfandrechte nach der Rechtsprechung ganz ausgeschlossen, und für die gesetzlichen Pfandrechte des Handelsgesetzbuchs nur insoweit möglich, soweit diese Pfandrechte reichen, d. h. für konnexe Forderungen. Die vorgeschlagene Neufassung des § 366 Abs. 3 HGB erhält zunächst im 1. Halbsatz den bisherigen Regelungsinhalt der Vorschrift für die konnexen gesetzlichen Pfandrechte des Kommissionärs, des Frachtführers, des Spediteurs und des Lagerhalters in vollem Umfang aufrecht. Dies bedeutet, daß diese konnexen gesetzlichen Pfandrechte – wie bislang schon – sowohl bei gutem Glauben an das Eigentum als auch an die Verfügungsbefugnis des Vertragspartners erworben werden können.

Darüber hinaus soll durch den neuen 2. Halbsatz des § 366 Abs. 3 HGB ein gutgläubiger Erwerb des gesetzlichen Pfandrechts des Frachtführers, des Spediteurs und des Lagerhalters auch insoweit ermöglicht werden, als es um inkonnexe Forderungen geht, jedoch nur, soweit sich der gute Glaube auf das Eigentum des Vertragspartners bezieht. Guter Glaube an die bloße Verfügungsberechtigung des Absenders, des Versenders oder des Einlagerers soll dagegen dann nicht ausreichen, soweit es um den Erwerb eines gesetzlichen Pfandrechts des Frachtführers, des Spediteurs und des Lagerhalters, mit dem sogenannte inkonnexe Forderungen gesichert werden sollen, geht. Damit würde zu sehr in die Rechte Dritter, nämlich der tatsächlichen Eigentümer, eingegriffen.

Ein derart weitgefaßter gutgläubiger Erwerb eines Pfandrechts auch an Gut, das nicht im Eigentum des Auftraggebers steht, würde nämlich rechtspolitischen und wirtschaftlichen Bedenken begegnen. Nach der zu einem entsprechend weit ausgestalteten – vertraglichen – Pfandrecht in § 50 ADSp a. F. ergangenen Rechtsprechung (BGHZ 17, 1; 86, 300; OLG Hamm, Transportrecht 1993, 310, 313) ist nämlich eine in allgemeinen Geschäftsbedingungen enthaltene Vereinbarung darüber, daß fremdes Gut für die gesamten Schulden des Auftraggebers haften soll, sittenwidrig und liegt nicht im Sinne „verständiger und redlicher Auftraggeber“. Ein Pfandrecht für inkonnexe Forderungen, das auch bei bloßem gutem Glauben an die Verfügungsbefugnis des Auftraggebers erworben werden kann, belastet das Gut in unübersehbarer Weise. Es könne dem Eigentümer des Gutes keinesfalls zugemutet werden, mit diesem für Schulden einzustehen, die mit der Beförderung seines Gutes nichts zu tun haben, insbesondere, wenn es sich um Schulden eines ihm gar nicht bekannten Unternehmens handele, auf dessen Einschaltung er keinen Einfluß hatte.

Die gesetzliche Eröffnung der Möglichkeit, ein Pfandrecht selbst für inkonnexe Forderungen nach § 366 HGB gutgläubig zu erwerben, würde – infolge der Erhöhung des Risikos des Eigentümers, sein Gut zu verlieren – außerdem möglicherweise auch Aus-

wirkungen auf die Transportkosten haben und damit zu wirtschaftlich nicht sinnvollen Ergebnissen führen.

Als sogenannte konnexe Forderungen werden dabei im neuen 2. Halbsatz des § 366 Abs. 3 HGB Forderungen definiert, die aus demselben Vertragsverhältnis herrühren, dessen Gegenstand das Sicherungsgut ist. Diese Definition liegt auch der Regelung in § 273 Abs. 1 BGB zugrunde, durch die das bürgerlich-rechtliche Zurückbehaltungsrecht auf fällige konnexe Ansprüche begrenzt wird.

Zu Nummer 3 (Neufassung des Vierten bis Sechsten Abschnitts des Vierten Buchs)

Zum Vierten Abschnitt (Frachtgeschäft)

Zum Ersten Unterabschnitt (Allgemeine Vorschriften)

Zu § 407 (Frachtvertrag)

Die Vorschrift regelt den Inhalt des Frachtvertrages und bestimmt zugleich den Anwendungsbereich der allgemeinen Vorschriften über das Frachtgeschäft.

Die Beschreibung des Vertragsinhalts folgt regelungstechnisch dem Vorbild des § 425 HGB: Wie dort wird eine allgemein gehaltene Umschreibung der wesentlichen Elemente des Frachtvertrags den Einzelvorschriften vorangestellt und auf Detailregelungen über Einzelheiten der Vertragsabwicklung bewußt verzichtet.

So bestimmt Absatz 1, daß der Frachtführer durch den Frachtvertrag verpflichtet wird, das Gut zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Empfänger abzuliefern. Nähere Umschreibungen, insbesondere von Ort und Zeit der Ablieferung, sind an dieser Stelle nicht aufgenommen worden. Eine Bestimmung über die Lieferfrist findet sich in § 423 HGB-E.

Der Entwurf sieht bewußt von einer gesetzlichen Regelung des Umschlags ab. Die Umschlagstätigkeit ist nicht klar definiert und umfaßt verschiedene Tätigkeiten, wie etwa das Laden und Löschen einschließlich Stauen von Stückgut, Trimmen des Schiffes, Zwischenlagern, Verpacken und Umpacken von Gütern. Je nach konkreter Art der vom Umschlagunternehmer ausgeübten Tätigkeit kommen für dessen rechtliche Bewertung nach geltendem Recht unterschiedliche Rechtsgrundlagen zur Anwendung. Im Einzelfall kann daher auch Frachtrecht zur Anwendung kommen. Angesichts der Vielgestaltigkeit des Umschlaggeschäfts erscheint es jedenfalls nicht sachgerecht, Umschlaggeschäfte generell aus dem Frachtrecht herauszunehmen.

Absatz 2 benennt ausschließlich die Hauptpflicht des Absenders, nämlich die Verpflichtung zur Zahlung der vereinbarten Fracht. Weitere Einzelheiten, betreffend den Zeitpunkt der Frachtzahlung sowie etwa zusätzliche Aufwendungsersatzpflichten, sind in § 420 Abs. 1 HGB-E geregelt.

Begrifflich orientiert sich die vorgeschlagene Regelung durch Beibehaltung der Bezeichnungen „Frachtvertrag“, „Frachtführer“ und „Fracht“ an der

herkömmlichen Terminologie des Handelsgesetzbuchs. Die lange Rechtstradition dieser Begriffe gewährleistet größte Anwendungssicherheit, was etwa die zu Modernisierungszwecken alternativ in Betracht gezogenen – etwa aus der KVO, der EVO, der CIM, aber auch aus der deutschen Fassung der CMR bekannten – Begriffe „Beförderer“, „Beförderungsvertrag“ und „Beförderungsentgelt“ nicht in gleicher Weise zu leisten vermögen.

Von der bisherigen Konzeption des § 425 HGB unterscheidet sich die vorgeschlagene Regelung dadurch, daß die Definition des Vertragsinhalts nicht personenbezogen, sondern sachbezogen erfolgt. In Anlehnung an die Umschreibung der Vertragstypen im Besonderen Schuldrecht (vgl. § 433 Abs. 1, § 535 Satz 1, § 611 Abs. 1, § 631 Abs. 1 BGB) ist eine berufsständische Anknüpfung, wie diese sich auch in §§ 383, 407 Abs. 1, § 416 HGB findet, zugunsten einer Betonung des Vertrages als dem für eine schuldrechtliche Rechtsbeziehung maßgeblichen Element aufgegeben worden. Allerdings wird, wie sich aus Absatz 3 Nr. 2 ergibt, an dem bisherigen Konzept insoweit festgehalten, als die Regelungen über das Frachtgeschäft auch künftig ein Sonderrecht des Kaufmanns darstellen.

Absatz 3 bestimmt den Anwendungsbereich der Vorschriften über das Frachtgeschäft.

Absatz 3 Nr. 1 statuiert die Anwendung der nachfolgenden frachtrechtlichen Vorschriften für Transporte, die nach dem Vertragsinhalt zu Land und auf Binnengewässern durchgeführt werden sollen. Dies entspricht dem traditionellen Anwendungsbereich des Landfrachtrechts der §§ 425 ff. HGB, einschließlich Eisenbahn- und Postbeförderung. Zugleich gibt die Vorschrift dem Gedanken Ausdruck, daß im Interesse größtmöglicher Rechtsvereinheitlichung im Grundsatz keine umfassenden besonderen Vorschriften für bestimmte Verkehrsträger geschaffen werden sollen. Vielmehr sollen, soweit möglich, „alle Transporte zu Land und auf Binnengewässern“, wie dies der Regelungswortlaut impliziert, von den nachfolgenden „Allgemeinen“ Vorschriften erfaßt sein. Die Bestimmung ist bewußt in der Weise gefaßt worden, daß diejenigen Verkehrsarten aufgezählt werden, für die die nachfolgenden Bestimmungen gelten. Eine negative Abgrenzung, d. h. eine Umschreibung der von der Geltung ausgenommenen Bereiche, ist vermieden worden, um eine ergänzende oder entsprechende Heranziehung der allgemeinen frachtrechtlichen Vorschriften für andere als die genannten Beförderungsmittel – wie diese heute etwa im Lufttransportrecht praktiziert wird – nicht zu präjudizieren.

Absatz 3 Nr. 2 setzt für die Anwendung der frachtrechtlichen Vorschriften ferner voraus, daß die Beförderung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehört, auch wenn das Unternehmen nach Art oder Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb nicht erfordert.

Im Vergleich mit dem Vorschlag der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts wird damit nicht die Formulierung gewählt, daß der Frachtvertrag für den Frachtführer ein Handelsgeschäft sein muß. Damit soll dem Umstand Rech-

nung getragen werden, daß nach dem Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Kaufmanns- und Firmenrechts und zur Änderung anderer handels- und gesellschaftsrechtlicher Vorschriften (Handelsrechtsreformgesetz – HRefG) der Katalog der Grundhandelsgewerbe in § 1 Abs. 2 HGB gestrichen und die Rechtsfigur des Minderkaufmanns abgeschafft werden soll.

Sachliche Abweichungen von der Konzeption des Anwendungsbereichs, den die Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts für die frachtrechtlichen Vorschriften entworfen hat, ergeben sich hierdurch nicht. Mit der hier vorgeschlagenen Formulierung sollen – im Ergebnis wie nach geltendem Recht (§§ 425, 451 HGB) – sowohl gewerbsmäßig unternommene Beförderungen erfaßt werden als auch Beförderungen durch einen Kaufmann, der nur gelegentlich Beförderungen ausführt (Gelegenheitsfrachtführer). Dabei soll das Frachtrecht auch künftig auf solche (Klein-) Gewerbetreibende anzuwenden sein, die nach derzeitiger Rechtslage als Minderkaufleute angesehen oder als Nicht-Kaufleute behandelt werden.

Die Einbeziehung bislang als minderkaufmännisch eingestufte Frachtführer oder vom Kaufmannsbegriff überhaupt ausgenommener Kleingewerbetreibender als Frachtführer soll dadurch sichergestellt werden, daß es nach § 407 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 HGB-E für die Anwendung der frachtrechtlichen Vorschriften nur darauf ankommen soll, daß die Beförderung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehört. Dies gilt unabhängig davon, ob das Unternehmen des Frachtführers nach Art und Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb erfordert oder nicht. Für letzteren Fall stellt Satz 2 klar, daß dann in Ansehung des Frachtgeschäfts ergänzend auch die allgemeinen Vorschriften über die Handelsgeschäfte (mit Ausnahme der §§ 348 bis 350 HGB) Anwendung finden, von denen künftig – nach der Konzeption des oben genannten Entwurfs eines Handelsrechtsreformgesetzes – die bisherigen Minderkaufleute sonst ausgenommen sind. Durch diese in Anlehnung an § 1 Abs. 2 und § 2 HGB in der Fassung des Handelsrechtsreformgesetzes gewählte Formulierung wird bei gleichzeitigem ersatzlosen Entfallen der bisherigen Vorschrift über den sogenannten Gelegenheitsfrachtführer (§ 451 HGB) sichergestellt, daß auch solche gewerblichen Transporte, die ein gewerblicher Unternehmer außerhalb des regelmäßigen Betriebs seines Gewerbes nur gelegentlich durchführt, erfaßt werden. Das bislang in § 425 HGB enthaltene Merkmal „gewerbsmäßig“ kann infolge dieser Gestaltung in § 407 Abs. 1 HGB-E entfallen.

Der Gestaltungsmöglichkeit, die Vorschrift des Artikels 1 Abs. 1 CMR, die als Anwendungsvoraussetzung die „Entgeltlichkeit“ nennt, zum Vorbild zu nehmen, ist nicht gefolgt worden. Dort ging es darum, für die unterschiedlichsten Rechtsordnungen potentieller Vertragsstaaten durch eine weniger rechtstechnische als rechtstatsächliche Anknüpfung ein Höchstmaß internationaler Rechtsvereinheitlichung zu erreichen. Diese Erwägung ist nicht übertragbar auf die hier zu schaffende Regelung.

Zu § 408 (Frachtbrief)

Die Vorschrift regelt Inhalt und Form des Frachtbriefs; sie findet im geltenden Recht ihre Vorbilder in § 426 HGB, §§ 10, 11 KVO, Artikel 5 und 6 CMR sowie §§ 55, 56 EVO, Artikel 12, 13 CIM.

Dem Modell des Frachtbriefzwangs, das im geltenden Recht für den innerstaatlichen Straßengüterfernverkehr in § 10 KVO, für Eisenbahntransporte in § 55 Abs. 1 EVO und Artikel 12 § 2 CIM verankert ist, ist im Interesse größtmöglicher Gestaltungsfreiheit bei Vertragsabwicklung nicht gefolgt worden. Der Entwurf hält es jedoch für geboten, den Parteien auch im Hinblick auf die gegenwärtige Praxis – insoweit entsprechend § 426 HGB, Artikel 4 ff. CMR – die Möglichkeit einzuräumen, sich bei Bedarf für die Ausstellung eines Frachtbriefs als eines Dokuments mit erhöhter Beweiskraft zu entscheiden.

Nach Absatz 1 kann der Frachtführer entsprechend § 426 Abs. 1 HGB, § 10 in Verbindung mit § 11 Abs. 1 KVO vom Absender die Ausstellung eines Frachtbriefs mit bestimmten Angaben verlangen. Der Frachtbrief ist somit – wie bereits im geltenden Recht – als Absenderpapier und Beweisurkunde ausgestaltet.

Die in Absatz 1 Satz 1 enthaltene exemplarische Aufzählung derjenigen Frachtbriefangaben, die der Absender dem Frachtführer auf Verlangen schuldet, ist in Reihenfolge und Inhalt derjenigen in Artikel 6 Abs. 1 CMR, § 426 Abs. 2 HGB und § 11 Abs. 1 KVO nachgebildet. Absatz 1 Satz 2 sieht entsprechend Artikel 6 Abs. 3 CMR nach Bedarf die Aufnahme weiterer Frachtbriefangaben vor.

Das Fehlen einzelner in Satz 1 aufgeführter Angaben im Frachtbrief, z. B. der in Satz 1 Nr. 9 geforderten Frachtangabe, führt – wie bereits nach geltendem Handelsrecht – nicht dazu, daß kein Frachtbrief mehr im Sinne des § 408 HGB-E vorliegt.

Die in Satz 1 Nr. 1 bis 3 genannten Angaben entsprechen Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a bis c CMR sowie § 426 Abs. 1 Nr. 1 und 2 HGB.

Satz 1 Nr. 4 sieht abweichend von § 426 Abs. 2 Nr. 4 HGB nicht lediglich die Angabe des „Ortes“ von Übernahme und Ablieferung vor, d. h. der jeweiligen politischen Gemeinde, sondern nach dem Vorbild von Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe d CMR und § 11 Abs. 1 Buchstabe b KVO die der „Stelle“, d. h. der genauen geographischen Bezeichnung, etwa nach Straße und Hausnummer. Die Regelung soll größte Genauigkeit bei den Frachtbriefangaben ermöglichen. Die Aufnahme der „Stelle“ in den Angabenkatalog begegnet auch im Hinblick darauf, daß die konkrete Stelle für Übernahme und Ablieferung bei Ausstellung des Frachtbriefs nicht immer – im Bereich der Binnenschifffahrt typischerweise nicht (vgl. §§ 27, 46 BinSchG) – bekannt ist, keinen Bedenken: Wenn die Stelle nicht zu bestimmen ist, genügt ohne weiteres die Angabe des Ortes; ein weitergehendes Verlangen des Frachtführers ginge ohnehin ins Leere.

Satz 1 Nr. 5 nennt neben der Angabe von Name und Anschrift des Empfängers auch die einer etwaigen

„Meldeadresse“, d. h. einer Anschrift zur Kontaktaufnahme für den Frachtführer, unter der dieser seine Entladebereitschaft anzeigen sowie weitere Anweisungen einholen kann. Das Institut der Meldeadresse, das für Binnenschifftransporte aus Frachtbrief oder Ladeschein (vgl. § 72 Abs. 3 BinSchG), für Seetransporte aus dem Konnossement (sog. „notify address“) bekannt ist, erlaubt eine flexible Vertragsabwicklung, ohne daß alle Einzelheiten der Übernahme und Ablieferung bereits im voraus festgelegt werden müssen. Der Hinweis auf eine Meldeadresse in Nummer 5 trägt somit insbesondere den Gegebenheiten beim Binnenschifftransport Rechnung, da hier vielfach zum Zeitpunkt der Ausstellung des Frachtbriefs noch keine abschließenden Angaben über die Modalitäten der Empfangnahme getroffen werden können.

Satz 1 Nr. 6 betrifft Angaben über die Art des Gutes und der Verpackung sowie über gefährliche Güter. Bei gefährlichen Gütern kann zum einen die nach den Gefahrgutvorschriften (vgl. etwa die Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf Straßen – Gefahrgutverordnung Straße – GGVS – vom 12. Dezember 1996, BGBl. I S. 1886, die Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen – Gefahrgutverordnung Eisenbahn – GGVE – vom 12. Dezember 1996, BGBl. I S. 1876, die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnengewässern – Gefahrgutverordnung Binnenschifffahrt – GGVBinSch – vom 21. Dezember 1994 (BGBl. I S. 3971), zuletzt geändert durch Verordnung vom 20. Dezember 1996 (BGBl. I S. 2178), das Europäische Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße – ADR –, BGBl. 1969 II S. 1489, die Verordnung zur Inkraftsetzung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein und der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Mosel – ADNR – vom 21. Dezember 1994, BGBl. II S. 3830, zuletzt geändert durch die Verordnung vom 20. Dezember 1996, BGBl. II S. 2787) vorgesehene, zum anderen deren allgemein anerkannte Bezeichnung verlangt werden.

Diese Regelung erklärt sich aus der Definition des Begriffs „gefährliches Gut“ im Sinne des Entwurfs, wie diese auch der hier einschlägigen Sondervorschrift des § 410 HGB-E zugrundeliegt. Da dieses Begriffsverständnis über die öffentlich-rechtlichen Klassifizierungen des Gefahrgutrechts hinausgeht, kann es zur Güterbeschreibung erforderlich sein, auf allgemein anerkannte Bezeichnungen zurückzugreifen. Allerdings ist die gefahrgutrechtliche Bezeichnung wegen ihrer praktischen Relevanz gesondert erwähnt.

Die Mengen- und Gewichtsbezeichnungen nach Satz 1 Nr. 7 und 8 entsprechen den in Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe g und h CMR sowie § 426 Abs. 2 Nr. 5 HGB und § 11 Abs. 1 Buchstabe e KVO vorgesehenen Angaben.

Satz 1 Nr. 9 betrifft Angaben über die Fracht sowie die bis zur Ablieferung anfallenden Kosten. Die

Bestimmung geht, indem sie einen „Vermerk über die Frachtzahlung“ vorsieht, inhaltlich über § 426 Abs. 2 Nr. 7 HGB, der sich allein auf die „Vorausbezahlung“ beschränkt, hinaus. Auf diese Weise soll der erheblichen praktischen Bedeutung von Frankaturvermerken sowie einem als umfassend erkannten Informations- und Beweissicherungsbedürfnis der Parteien hinsichtlich der Zahlungsverpflichtungen Rechnung getragen werden. Nunmehr sind auf Verlangen des Frachtführers sämtliche Angaben über Art, Höhe und Zeitpunkt der Zahlung, auch etwaige Freivermerke (vgl. § 11 Abs. 1 Buchstabe h KVO), in den Frachtbrief aufzunehmen. Überschneidungen mit der die Frachtzahlung betreffenden Vorschrift des § 420 HGB-E sind nicht gesehen worden, da die Regelungsinhalte gänzlich unterschiedlich sind: Während es hier um die beweissichernde Dokumentation etwaiger Zahlungsabreden geht, werden dort gesetzliche Regelungen für den Fall fehlender oder lückenhafter Vereinbarungen getroffen.

Satz 1 Nr. 10 sieht in Anlehnung an Artikel 6 Abs. 2 Buchstabe c CMR und § 426 Abs. 1 Nr. 8 HGB Angaben über die Nachnahme vor.

Satz 1 Nr. 11 betrifft Angaben über die Zoll- und amtliche Behandlung des Gutes entsprechend Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe j CMR und § 426 Abs. 2 Nr. 6 HGB. Die Zollbehandlung als praktisch wichtigste Form der Güterbehandlung ist hier der Vollständigkeit halber – trotz des Geltungsschwerpunkts der Vorschriften im Bereich der Inlandstransporte – gesondert aufgeführt.

Nach Satz 1 Nr. 12 sind auch Vereinbarungen über die Beförderung in offenem, nicht mit Planen gedecktem Fahrzeug oder über die Beförderung auf Deck auf Verlangen des Frachtführers in den Frachtbrief aufzunehmen. Diese Regelung findet in HGB, KVO und CMR kein Vorbild. Sie soll einem gesteigerten Informations- und Beweissicherungsbedarf von Absender und Empfänger nachkommen, der angesichts der mit diesen Beförderungsarten verbundenen besonderen Gütergefahren erkannt worden ist: Bei Beförderung in offenen, nicht einmal mit Planen gedeckten Fahrzeugen sind die Güter in gesteigertem Maße schädigenden äußeren Einflüssen etwa durch Nässe oder Witterung sowie Verlustgefahren infolge mangelnder Befestigung oder Diebstahl ausgesetzt; bei Beförderung auf Deck, d. h. bei Inanspruchnahme freier Stellfläche an Bord eines Schiffes, droht Beschädigung durch Wasser oder Verlust durch Überbordspülen.

Das geltende Recht berücksichtigt diese spezifischen Gefahrensituationen allein in haftungsrechtlicher Hinsicht; es sieht nämlich Haftungsausschlüsse für den Fall der offenen Beförderung (vgl. Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe a CMR, Artikel 36 § 3 Buchstabe a CIM, § 83 Abs. 1 Buchstabe a EVO, § 59 Abs. 1 Nr. 1, 2. Alternative BinSchG) sowie der einverständlichen Decksladung (vgl. § 59 Abs. 1 Nr. 1, 1. Alternative BinSchG) vor. Entsprechungen hierzu finden sich in der haftungsrechtlichen Vorschrift des § 427 Abs. 1 Nr. 1 HGB-E.

Die hier in bezug auf die Frachtbriefangaben vorgeschlagene Regelung ergänzt die haftungsrechtlichen

Sondervorschriften für die genannten Fälle durch Erweiterung des Angabenkatalogs und erleichtert so die Beweisbarkeit etwaiger haftungsrechtlich relevanter Abreden. Von praktischer Bedeutung ist dies insbesondere in der Binnenschifffahrt, hinsichtlich der Beförderung in offenen Fahrzeugen auch im Eisenbahn- und LKW-Verkehr. Regelungsbedarf hinsichtlich weiterer Differenzierungen – etwa für Containertransporte oder schlechthin für den Fall, daß die genannten Beförderungsarten auf einer Übung beruhen – besteht nicht: Zwar können diese Fallgestaltungen, jedenfalls soweit eine Übung besteht, nach § 427 Abs. 1 Nr. 1 HGB-E durchaus haftungsrechtlich relevant werden. Der Katalog der Frachtbriefangaben soll sich jedoch der Übersichtlichkeit halber auf die Fälle der Vereinbarung, die als die praktisch wichtigsten angesehen worden sind, beschränken.

Satz 2 des Absatzes 1 räumt den Parteien schließlich die Möglichkeit ein, weitere Angaben in den Frachtbrief einzutragen, die sie für zweckmäßig halten. Den Parteien kommt hiernach zusätzliche Gestaltungsfreiheit hinsichtlich des Frachtbriefinhalts zu.

Absatz 2 normiert die Zahl der Frachtbriefausfertigungen sowie die Formerfordernisse bezüglich der Unterschrift.

Satz 1 regelt – im Interesse der Rechtsklarheit ausdrücklich –, daß der Frachtbrief, wie auch in Artikel 5 Abs. 1 Satz 1 CMR, § 10 Abs. 2 KVO vorgesehen, in drei Originalausfertigungen ausgestellt wird und diese jedenfalls vom Absender unterzeichnet werden. Auf eine dem Artikel 5 Abs. 2 CMR entsprechende Vorschrift, die eine Erhöhung der Anzahl der Frachtbriefausfertigungen in Sonderfällen vorsieht, ist verzichtet worden, da dieser bereits unter der CMR nur geringe praktische Bedeutung zukommt. Wegen des dispositiven Charakters der vorgeschlagenen Regelung können die Parteien ohnehin die Anzahl der Frachtbriefausfertigungen nach Bedarf verändern.

Nach Satz 2 kann der Absender eine Unterzeichnung des Frachtbriefs durch den Frachtführer verlangen. Auf diese Weise wird, anders als etwa in Artikel 5 Abs. 1 Satz 2 CMR oder § 426 Abs. 1 HGB, ausdrücklich klargestellt, daß es sowohl Frachtbriefe gibt, die nur vom Absender unterzeichnet sind, als auch solche, die beide Parteien unterzeichnet haben. Diese Differenzierung bietet den Anknüpfungspunkt für die Umschreibung der erhöhten Beweiswirkungen in der nachfolgenden Bestimmung des § 409 HGB-E.

Satz 3 läßt – ähnlich wie § 56 Abs. 10 Satz 2 EVO – für die Unterzeichnung des Frachtbriefs auch gedruckte Unterschriften und aufgesetzte Stempel zu. Diese Regelung ist für erforderlich gehalten worden, da die Parallelvorschrift des Artikel 5 Abs. 2 Satz 2 a. E. CMR diesbezüglich auf nationales Recht verweist. Die Bestimmung soll einerseits angesichts der steigenden Bedeutung elektronischer Datenverarbeitung durch Erweiterung der drucktechnischen Gestaltungsmöglichkeiten den Bedürfnissen der Praxis Rechnung tragen. Andererseits soll zugleich ein Mindestmaß an Zurechenbarkeit gewährleistet werden,

indem jedenfalls eine vom Unterzeichnenden ausgehende Betätigung – entweder durch Drucken der Unterschrift oder durch Aufsetzen des Stempels – gefordert bleibt. Das Wort „Nachbildungen“ soll deutlich machen, daß auch bei Ersetzung der eigenhändigen Unterschrift mindestens eine Faksimilierung der Unterschrift aus Gründen der Fälschungssicherheit erforderlich bleibt. Eine Anregung, auch elektronische Unterschriften gleichzustellen, ist im Hinblick auf aktuelle Reformbestrebungen hinsichtlich des § 126 BGB zurückgestellt worden.

Satz 4 ordnet die vorgesehenen drei Frachtbriefausfertigungen entsprechend Artikel 5 Abs. 1 Satz 3 CMR, § 10 Abs. 2 KVO den Beteiligten zu. Eine derartige Regelung ist notwendig, da etwa § 418 Abs. 4 HGB-E auf die „Absenderausfertigung“ Bezug nimmt. Auf Anregung aus dem Eisenbahnbereich ist die Verteilung der Frachtbriefausfertigungen den Beteiligten überlassen worden.

Zu § 409 (Beweiskraft des Frachtbriefs)

Die Bestimmung dient der Umsetzung der Grundentscheidung, trotz Aufhebung des Frachtbriefzwangs dem Frachtbrief eine erhöhte Beweiskraft zuzuweisen. Diese soll aber auf den Fall der beiderseitigen Unterzeichnung des Frachtbriefs nach § 408 Abs. 2 Satz 2 HGB-E beschränkt bleiben. Die Regelung entspricht in den Grundzügen, insbesondere in der Verknüpfung von Beweiskraft und beiderseitiger Unterzeichnung, dem Regelungsmodell der CMR (vgl. Artikel 5 Abs. 1 Satz 1, Artikel 9 CMR; siehe auch § 61 EVO, Artikel 11 §§ 3, 4 CIM). Hierbei ist insbesondere die Unterzeichnung durch den Frachtführer als wesentliche Voraussetzung für die Zumessung der Beweiswirkungen angesehen worden, da sich diese zu seinen Lasten auswirken, er sich also hieran nur dann soll festhalten lassen müssen, wenn er jedenfalls durch seine Unterschrift seiner Kenntnis und Billigung des Frachtbriefinhalts Ausdruck gegeben hat. Die Möglichkeit, in Fortführung dieser Überlegungen auf die Unterschrift des Absenders zu verzichten und allein an diejenige des Frachtführers anzuknüpfen, ist nicht weiter verfolgt worden, da sich das Erfordernis beiderseitiger Unterzeichnung in der Praxis bewährt hat (vgl. Artikel 5 Abs. 1 Satz 1 CMR).

Verworfen wurde die Überlegung, auch einem Dokument, das den gesetzlichen Anforderungen an einen Frachtbrief nicht genügt, besondere Beweiswirkungen beizumessen, um so den Parteien eine größere Gestaltungsfreiheit bezüglich der die Beförderung begleitenden Dokumente einzuräumen. Insoweit besteht kein Regelungsbedarf: Wenn sich die Parteien für eine Beweisurkunde entscheiden, bieten die Regelungen über den Frachtbrief bereits eine gesetzliche Lösung an; wenn die Parteien demgegenüber auf eine Beweisurkunde verzichten, müssen sie in der Regel ohnehin zu Abwicklungszwecken bestimmte Mindestangaben im Frachtvertrag festlegen. Somit bleibt kein Raum für die Definition von Inhalt und Rechtsfolgen der Ausstellung eines weiteren Beweisdokuments, das nicht Frachtbrief ist.

Der von beiden Parteien unterzeichnete Frachtbrief begründet nach Absatz 1 entsprechend Artikel 9 Abs. 1 CMR eine widerlegbare Vermutung für Abschluß und Inhalt des Frachtvertrages und die Übernahme des Gutes durch den Frachtführer.

Hinsichtlich weitergehender Angaben über das Gut entfaltet der Frachtbrief eine Beweiswirkung nach Maßgabe der in den nachfolgenden Absätzen enthaltenen Bestimmungen. Es wurde davon Abstand genommen, nach dem Vorbild des Artikel 8 Abs. 1 CMR ausdrücklich allgemeine Überprüfungspflichten des Frachtführers bezüglich der Richtigkeit der Frachtbriefangaben und des Zustandes von Gut und Verpackung zu normieren. Da bereits die Regelung über die Überprüfungspflichten in Artikel 8 Abs. 1 CMR im wesentlichen ihre Bedeutung aus den an eine mangelhafte Überprüfung geknüpften Rechtsfolgen – etwa hinsichtlich der Beweiskraft des Frachtbriefs in Artikel 9 Abs. 2 CMR – schöpft, ist der Schwerpunkt der vorgeschlagenen Regelung nunmehr bei diesen Sanktionen angesiedelt worden. Allein für einen Sonderfall, nämlich die Überprüfung von Menge, Gewicht und Inhalt auf explizites Absenderverlangen, ist in Absatz 3 Satz 2 in Anlehnung an Artikel 8 Abs. 3 CMR eine Überprüfungspflicht vorgesehen. Wegen der Einzelheiten wird auf die Erläuterungen hierzu verwiesen.

Nach Absatz 2 entfaltet der beiderseits unterzeichnete Frachtbrief gemäß Satz 1 eine Beweiskraft bezüglich des äußerlich guten Zustandes des Gutes und der Verpackung sowie der im Frachtbrief enthaltenen Angaben über die Anzahl der Frachtstücke, ihre Zeichen und Nummern. Dies gilt nach Satz 2 nicht, wenn der Frachtführer einen begründeten Vorbehalt in den Frachtbrief eingetragen hat. Die Vorschrift folgt inhaltlich im wesentlichen Artikel 9 Abs. 2 und Artikel 8 Abs. 2 CMR. Sie gestaltet diese Regelungen lediglich sprachlich um: Der Eintritt der Vermutungswirkung wird an den Anfang der Vorschrift gestellt und so als Kernaussage hervorgehoben. Die Anforderungen an den Vorbehalt – dieser muß begründet sein, wobei zur Begründung auch auf fehlende Überprüfungsmöglichkeiten verwiesen werden kann – sind in Satz 2 niedergelegt. Der wohl praktisch wichtigste Fall eines durch fehlende Überprüfungsmöglichkeiten begründeten Vorbehalts wird wegen dieser Gebräuchlichkeit ausdrücklich beschrieben; damit ist zugleich klargestellt, daß daneben noch andere Begründungen in Betracht kommen.

Es ist nicht notwendig, hinsichtlich der Beweiswirkungen nach Absatz 2 eine Sonderregelung für diejenigen Fälle zu treffen, in denen der Zustand des Gutes oder die Anzahl der Frachtstücke regelmäßig nicht überprüft werden kann. Zwar war insbesondere aus dem Bereich der Eisenbahn, wo bei Übernahme von Wagenladungen im Gleisanschlußverkehr die genannten Überprüfungsmöglichkeiten typischerweise fehlen, angeregt worden, für diese Fälle entweder besondere Vorbehaltsgestaltungen vorzusehen oder – weitergehend – bereits gesetzlich einen Vorbehalt zu statuieren. Hierdurch sollte die gegenwärtige Praxis routinemäßiger Vorbehalte gesetzlich sanktioniert werden. Auf diese Weise würde jedoch

die Beweiskraft des Frachtbriefs systemwidrig eingeschränkt: Als Kennzeichen der dem Frachtbrief zugewiesenen Beweiswirkung ist es nämlich angesehen worden, daß diese unmittelbar an die Frachtbriefangaben als solche anknüpft, ohne daß zusätzlich die gesetzliche Regelung herangezogen werden muß.

Zugleich ist darauf hingewiesen worden, daß eine praxiserleichternde Lösung für den Eisenbahnbereich durchaus durch entsprechende Ausgestaltung der Frachtbriefformulare gefunden werden kann. So kann etwa das Frachtbriefformular in der Weise konzipiert werden, daß nur noch anzukreuzen ist, ob ein Vorbehalt erklärt und wie dieser begründet wird.

Der in Absatz 2 Satz 1 verwendete Begriff der „Frachtstücke“ ist aus Artikel 9 Abs. 2 CMR übernommen worden. Alternativ ist der im speditionellen Bereich übliche Begriff der „Packstücke“ in Betracht gezogen worden; dieser erschien jedoch, da er sprachlich das Vorhandensein einer Verpackung impliziert, zu eng.

Absatz 3 betrifft Angaben über das Rohgewicht, die Menge des Gutes oder den Inhalt der Frachtstücke.

Nach Satz 1 entfaltet der beiderseits unterzeichnete Frachtbrief auch in dieser Hinsicht Beweiswirkung, dies jedoch nur nach Überprüfung und Eintragung des Prüfergebnisses in den Frachtbrief durch den Frachtführer. Die Vorschrift soll eine Regelungslücke schließen, die die Kommission bezüglich der Beweiskraft des Frachtbriefs in der CMR erkannt hat: So enthält Artikel 8 Abs. 3 CMR zwar Regelungen über die Überprüfungspflicht selbst, die Leistung von Aufwendungsersatz sowie die Eintragung des Prüfergebnisses in den Frachtbrief. Es fehlt jedoch an einer Normierung der Rechtsfolgen der Frachtbriefeintragung. Eine dahingehende Bestimmung enthält das geltende Recht etwa in der seefrachtrechtlichen Regelung des § 656 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit § 643 Nr. 8 HGB, nach der sich die Beweiskraft des Konnossements auch auf die Richtigkeit der Angaben über Art und Menge des Gutes erstreckt.

Zwar sind vereinzelt Bedenken geäußert worden, daß es sich bei den Überprüfungsaufgaben nicht um originär beförderungsvertragliche, sondern vielmehr um speditionelle Tätigkeiten handele, so daß deren Zuweisung an den Frachtführer nicht dem Typus des Frachtvertrages entspräche. Dennoch ist eine derartige Regelung aufgenommen worden, um angesichts der heutigen Gegebenheiten im Transportgeschäft – insbesondere der zunehmenden Diebstahlshäufigkeit – die Interessen von Absender und Empfänger verstärkt zu schützen.

Satz 2 normiert in Anlehnung an Artikel 8 Abs. 3 CMR eine Überprüfungspflicht des Frachtführers hinsichtlich Menge, Gewicht und Inhalt auf Verlangen des Absenders. Die Regelung kommt angesichts des mit einer Überprüfung verbundenen erheblichen Aufwandes den Interessen des Frachtführers entgegen, indem sie diesem nicht nur entsprechend Artikel 8 Abs. 3 Satz 3 CMR einen Anspruch auf Aufwendungsersatz zubilligt, sondern ihm darüber hinaus ausdrücklich die Möglichkeit einräumt, eine

Überprüfung wegen Fehlens angemessener Mittel abzulehnen.

Zu § 410 (Gefährliches Gut)

Die in dieser Vorschrift enthaltenen Sonderregelungen über die Beförderung gefährlicher Güter sind an Artikel 22 CMR angelehnt. Durch Verwendung des Begriffs „gefährliches Gut“ wird in Übereinstimmung mit Artikel 22 CMR eine Anknüpfung an öffentlich-rechtliche Klassifikationen des Gefahrgutrechts (vgl. GGVS, GGVE, GGVBinSch, ADR, ADNR) vermieden. Die Regelung erfaßt mithin auch diejenigen Güter, die allein unter beförderungsspezifischen Gesichtspunkten als gefährlich anzusehen sind. Auf diese Weise soll der Frachtführer, der mit diesen Gütern umgehen muß und für den es hierbei auf die Gefährlichkeit im Hinblick auf die Beförderung ankommt, umfassend geschützt werden.

Nach Absatz 1 trifft den Absender bei der Beförderung gefährlichen Gutes eine Mitteilungspflicht. Die Mitteilung hat zum einen die Art der Gefahr, zum anderen etwa zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen zu beinhalten. Gegenüber der vergleichbaren Vorschrift des Artikels 22 Abs. 1 Satz 1 CMR soll durch den Einschub „soweit erforderlich“ klargestellt werden, daß sich nicht lediglich die Mitteilungspflicht als solche, sondern vielmehr gerade die Angabe etwaiger Vorsichtsmaßnahmen unmittelbar an den Informationsbedürfnissen des Frachtführers zu orientieren hat. Diese sind nach einem verobjektivierten Absenderhorizont zu bestimmen.

Die in Absatz 1 für die Mitteilung genannten Formerfordernisse – Schriftform oder sonst lesbare Form – berücksichtigen einerseits das Interesse des Frachtführers an einer greifbaren, leicht zugänglichen Nachricht, andererseits die Bedürfnisse der Praxis angesichts der wachsenden Bedeutung der elektronischen Datenverarbeitung. Die Schriftform als häufigste Form einer Nachricht ist ausdrücklich genannt worden. Die Bezeichnung „sonst lesbare Form“, die der Vorschrift des § 239 Abs. 4 Satz 2 HGB entlehnt ist, bezieht die Fälle der elektronischen Datenübermittlung ein.

Hinsichtlich des Zeitpunkts der Mitteilung haben Erwägungen, ausdrücklich entweder an den Vertragsschluß oder an die Übergabe des Gutes anzuknüpfen, letztlich keinen Niederschlag in der Vorschrift gefunden: Das Erfordernis einer verkörperten Mitteilung bereits zur Zeit des Vertragsschlusses kommt zwar den Interessen des Frachtführers weitestgehend entgegen, bereitet jedoch Schwierigkeiten in der Praxis, da hier vielfach nur eine telefonische Unterrichtung erfolgt. Auch eine zweigliedrige Lösung, die in einem ersten Schritt einen – formfreien – Hinweis auf die Gefährlichkeit des Gutes bei Vertragsschluß, in einem zweiten Schritt eine verkörperte Erklärung spätestens bei Übergabe verlangt, wird nicht verlässlich allen denkbaren Fallkonstellationen gerecht. Demzufolge sieht der Entwurf eine flexible Lösung vor, die nicht ausdrücklich einen Zeitpunkt für die Mitteilung nennt, sondern lediglich einen „rechtzeitigen“ Hinweis fordert.

Für den Fall unzureichender Information räumt Absatz 2 Nr. 1 nach dem Vorbild des Artikels 22 Abs. 2 CMR dem Frachtführer das Recht ein, sich des Gutes in verschiedener Weise zu entledigen. Im Vergleich zu Artikel 22 Abs. 2 CMR sind die Ausnahmetatbestände – Kenntnis von der Gefährlichkeit des Gutes und Erhalt einer Mitteilung nach Absatz 1 – detaillierter umschrieben worden. Die Kenntnis bezieht sich hier im Gegensatz zu Absatz 1 nur auf die gefährliche Gütereigenschaft, nicht auf etwaige Vorsichtsmaßnahmen: Allein der Frachtführer, der von der Gefährlichkeit des Gutes nichts weiß, ist in der Weise schutzbedürftig, daß ein Eingreifen der weitreichenden Rechtsfolgen des Absatzes 2 Nr. 1 gerechtfertigt erscheint. Der Erhalt einer Mitteilung impliziert die Möglichkeit der Kenntnisnahme; auf diese selbst kommt es daher nicht an. Die Beweislast für das Vorliegen der genannten Ausnahmetatbestände trifft entsprechend Artikel 22 Abs. 1 Satz 2 CMR den Absender.

Die Auswahl zwischen den in Absatz 2 Nr. 1 eröffneten Handlungsmöglichkeiten hat der Frachtführer grundsätzlich nach Treu und Glauben unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit zu treffen. Dieses Erfordernis soll jedoch nicht ausdrücklich in Absatz 2 Nr. 1 normiert werden, da befürchtet worden ist, daß eine streng festgeschriebene Orientierung am Verhältnismäßigkeitsgrundsatz den nicht ordnungsgemäß informierten Frachtführer unzumutbar belasten würde. Aus demselben Grund sind auch Erwägungen, den Frachtführer zur Einholung von Weisungen zu verpflichten, verworfen worden. Bereits der Einschub „soweit erforderlich“ macht hinreichend deutlich, daß der Frachtführer gegebenenfalls Rücksprache beim Absender halten muß.

Die Handlungsmöglichkeiten des Frachtführers sind gegenüber Artikel 22 Abs. 2 CMR den Bedürfnissen der Praxis entsprechend erweitert worden: Der Frachtführer darf das Gut nunmehr nicht nur ausladen, vernichten oder unschädlich machen, sondern auch einlagern oder zurückbefördern, wobei mit dem Recht zum Rücktransport eine Pflicht des Absenders zur Rücknahme einhergeht.

Der letzte Halbsatz des Absatzes 2 Nr. 1 stellt den Frachtführer entsprechend Artikel 22 Abs. 2 CMR ausdrücklich von seiner Ersatzpflicht gegenüber dem Absender wegen der ergriffenen Maßnahmen frei. Der Zusatz „deshalb“ verdeutlicht hierbei in Ergänzung zu Artikel 22 Abs. 2 CMR, daß eine Ersatzpflicht nur in dem Fall ausgeschlossen ist, daß ein unmittelbarer Zurechnungszusammenhang zwischen dem vom Frachtführer infolge der Gefährlichkeit des Gutes ergriffenen Maßnahmen und dem Schadensfall besteht.

Absatz 2 Nr. 2 sieht auf Anregung der Transportpraxis eine – in den Vorschlägen der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts noch nicht enthaltene – Klarstellung zu der Frage vor, wer die Kosten der Transport- und Entsorgungsmaßnahmen nach Absatz 2 Nr. 1 zu tragen hat. Da der Absender die Ursache für die Maßnahmen nach Absatz 2 Nr. 1 gesetzt hat, räumt Absatz 2 Nr. 2 dem Frachtführer einen Aufwendungsersatzanspruch gegen den Absen-

der ein. Dieser Anspruch ist dem nach Artikel 22 Abs. 2 2. Halbsatz CMR gewährten Ersatzanspruch nachgebildet, erfaßt indes nicht lediglich entstehende Beförderungsauslagen, sondern auch die Kosten der Vernichtung oder Unschädlichmachung. Er korrespondiert insoweit mit dem nach § 419 Abs. 4 HGB-E eingeräumten Aufwendungsersatzanspruch des Frachtführers im Falle des Eintritts von Beförderungs- und Ablieferungshindernissen.

Zu § 411 (Verpackung, Kennzeichnung)

Die Vorschrift statuiert ausdrücklich eine Verpackungs- und Kennzeichnungspflicht und weist diese dem Absender zu. Durch explizite Normierung dieser Verpflichtungen weicht die vorgeschlagene Regelung sowohl vom bisherigen HGB-Frachtrecht, das die Verpackungs- und Kennzeichnungsproblematik allein nach Verschuldens- und Mitverschuldensgesichtspunkten löst, als auch von der CMR, die zwar in Artikel 17 Abs. 4 Buchstaben b und e eine Zuordnung des Haftungsrisikos an den Absender vornimmt, jedoch keine ausdrückliche Pflicht aufstellt, ab. Die Regelung soll in erster Linie die Vertragsabwicklung in der Praxis erleichtern, indem sie ein gesetzliches Modell für die Pflichtenverteilung zur Verfügung stellt. Für die – praktisch häufigen – Fälle, in denen es an einer ausdrücklichen Vereinbarung über Verpackungs- und Kennzeichnungspflichten fehlt, besteht dafür ein dringendes Bedürfnis. Zugleich kann die gesetzliche Ausgestaltung als Rechtspflicht und deren Zuweisung an den Absender jedenfalls mittelbar die Position des Beförderers bei fehlerhaftem Verhalten des Absenders stärken. Die Inpflichtnahme des Absenders berücksichtigt hierbei dessen besondere Warennähe und entspricht in der Sache jedenfalls hinsichtlich der Verpackungspflicht der bisherigen Regelung des § 18 Abs. 1 KVO.

Angesichts der Vielfalt möglicher Fallgestaltungen und der korrespondierenden Haftungsnorm des § 414 HGB-E sind die genannten Verpflichtungen nicht nur generalklauselartig umschrieben, sondern die für Pflichteninhalt und -umfang maßgeblichen Kriterien sind ausdrücklich festgelegt worden.

Die Definition der Verpackungspflicht in Satz 1 lehnt sich nicht nur inhaltlich, sondern auch sprachlich an das Vorbild des § 18 Abs. 1 KVO an. Maßgeblich für die geschuldete Verpackung sind zum einen güter-, zum anderen beförderungsspezifische Gesichtspunkte: Die Art der Verpackung orientiert sich naturgemäß an der Beschaffenheit des Gutes, daneben sind aber auch solche Einflüsse zu berücksichtigen, denen das Gut nach der gewählten Beförderungsart ausgesetzt sein wird. Die Verpackungspflicht im letzten Halbsatz des Satzes 1 – in der Sache entsprechend der Haftungsregelung der CMR in Artikel 10 – zielt auf eine Vermeidung von Schäden am Gut und beim Frachtführer. Hierdurch soll zugleich klargestellt werden, daß dieser nur insoweit drittschützende Funktion zukommt, als die in Bezug genommenen „Schäden des Frachtführers“ aus einer Inanspruchnahme von Seiten Dritter resultieren. Die Aufnahme weiterer Kriterien, etwa der Verkehrssitte oder des Ortsgebrauchs, erschien entbehrlich. Der Pflichtenumfang kann nämlich in dieser Hinsicht ohne weite-

res anhand der allgemeinen Vorschriften der § 157 BGB, § 346 HGB präzisiert werden. Danach ist auch zu berücksichtigen, daß der Verpackungsaufwand in einem angemessenen Verhältnis zur verpackten Ware stehen muß. Ein völlig unangemessener Aufwand, der einen absoluten Schutz auch gegen vollkommen ungewöhnliche und nicht vorhersehbare Transportrisiken bietet, wird nicht geschuldet.

Der Umfang der Kennzeichnungspflicht nach Satz 2 bestimmt sich nach den Erfordernissen vertragsgemäßer Behandlung des Gutes. Die Regelung entspricht in der Sache § 18 Abs. 5 Satz 1 KVO; die Formulierung ist sprachlich § 7 Buchstabe a Satz 3 ADSP nachgebildet. Eine Kennzeichnungspflicht ist erforderlich, um einen Anknüpfungspunkt für die haftungsrechtlichen Vorschriften des § 414 Abs. 1 Nr. 1 HGB-E über die verschuldensunabhängige Haftung des Absenders und des § 427 Abs. 1 Nr. 5 HGB-E über den Ausschluß der Frachtführerhaftung zu bieten. Kennzeichnungs- und Verpackungspflicht sind hier jeweils gleichgestellt worden, da es sich in beiden Fällen um güternahe, daher vom Absender auszuführende Verpflichtungen handelt.

Durch Bezugnahme auf das „Gut“ als Gegenstand der Kennzeichnung weicht § 411 Satz 2 HGB-E von § 408 Abs. 1 Nr. 7, § 427 Abs. 1 Nr. 5 HGB-E ab, die in diesem Zusammenhang jeweils den Begriff „Frachtstücke“ verwenden. Dies erklärt sich daraus, daß innerhalb derselben Vorschrift, d. h. sowohl in Satz 1 als auch in Satz 2 des § 411 HGB-E, der Gegenstand, auf den sich die vom Absender zu treffenden Maßnahmen beziehen, einheitlich – nämlich als „Gut“ – bezeichnet werden sollte.

Zu § 412 (Verladen und Entladen)

Die Vorschrift regelt die Pflichtenverteilung beim Ver- und Entladen sowie die Rechtsfolgen bei etwaigen Verzögerungen.

Nach Absatz 1 trifft den Absender grundsätzlich die Verpflichtung, das Gut beförderungssicher zu verladen und zu entladen, den Frachtführer demgegenüber die Pflicht, für die Betriebssicherheit der Verladung zu sorgen.

Durch ausdrückliche Normierung einer Pflichtenzuweisung im Ladegeschäft abweichend vom geltenden HGB-Landfrachtrecht und der CMR soll in diesem nach bisheriger Rechtslage prozeßträglichen Bereich Rechtsklarheit geschaffen werden.

Die vorgenommene Pflichtenverteilung, die jedenfalls für das Verladen in der Sache § 17 Abs. 1 KVO entspricht, trägt den jeweiligen Verantwortungsreichen der Beteiligten Rechnung: Der Absender als Warenfachmann sowie als derjenige, der – nach § 411 HGB-E – regelmäßig die Verpackung vorgenommen hat, kann am besten beurteilen, wie das Gut vor Beförderungseinflüssen geschützt, gesichert und gestapelt werden kann. Der Frachtführer demgegenüber kann auf Grund seiner Spezialkenntnisse im Hinblick auf die konkreten Eigenschaften des Fahrzeugs eher die zur Gewährleistung einer betriebssicheren Verladung erforderlichen Maßnahmen einschätzen. Die Zuweisung der Entladepflicht an

den Absender schließlich erklärt sich daraus, daß jedenfalls der Frachtführer, der Beförderungs-, nicht Warenexperte ist, dieser Verrichtung fernsteht. Eine gesetzliche Inpflichtnahme des Empfängers, der in der Praxis vielfach die Entladung vornehmen wird, stünde demgegenüber im Widerspruch zur Vorschrift des § 421 HGB-E, nach der die Empfängerpflichten erst entstehen, wenn die Ablieferung verlangt wird. Die getroffene Regelung soll mithin, indem sie eine einheitliche Pflichtenzuweisung an den Absender vornimmt, der Rechtsklarheit dienen.

Die in Absatz 1 enthaltene Legaldefinition des Begriffs „Verladen“ soll spätere Bezugnahmen vereinfachen. Eine weitere, inhaltlich und zeitlich genauere Umschreibung der Ladevorgänge ist nicht vorgenommen worden, da eine dahingehende Regelung als zu detailliert erschien und Zweifel bestanden, ob durch eine gesetzliche Beschreibung tatsächlich den Besonderheiten der einzelnen Verkehrsträger hinreichend Rechnung getragen werden kann. Zudem erlaubt bereits der Begriff der „Beförderungssicherheit“ eine vorsichtige zeitliche Eingrenzung des Ladevorgangs. Hieraus kann nämlich geschlossen werden, daß die Verladung jedenfalls dann abgeschlossen ist, wenn der Absender das Gut auf das Fahrzeug verbracht und etwa notwendige Maßnahmen zur Befestigung beendet hat.

In begrifflicher Hinsicht erscheint es nicht erforderlich, gesetzlich klarzustellen, daß im Binnenschiffahrtsfrachtrecht unter dem hier in Satz 1 verwendeten Begriff des „Entladens“ das „Löschen“ verstanden wird. Vielmehr ist im Interesse besserer Lesbarkeit und Handhabbarkeit der einheitlichen Verwendung des Begriffs „Entladen“ für alle der jeweiligen Regelung unterfallenden Transportmittel der Vorzug gegeben worden. Die Weiterverwendung des Begriffs „Löschen“ in der Praxis wird hierdurch in keiner Weise präjudiziert.

Die in Absatz 1 Satz 2 normierte Verpflichtung des Frachtführers, die Betriebssicherheit der Verladung sicherzustellen, entspricht geltendem Recht: So enthält § 17 Abs. 1 Satz 2 KVO bereits seinem Wortlaut nach eine entsprechende Bestimmung; Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe c CMR, der die Haftungsbefreiung des Frachtführers bei Ladefehlern regelt, wird ebenfalls in der Weise ausgelegt, daß der Frachtführer stets die Verantwortung für die Betriebssicherheit trägt. Der Begriff der „Betriebssicherheit“ ist dementsprechend auch nach den zum geltenden Recht entwickelten Kriterien zu bestimmen.

Absatz 2 enthält eine Legaldefinition der Begriffe „Ladezeit“ und „Entladezeit“; weiter wird klargestellt, daß für diese Zeiträume keine besondere Vergütung verlangt werden kann. Der Begriff „Ladezeit“ wird in der CMR nicht verwendet; er ist jedoch aus § 33 Abs. 1 Satz 1 BinSchG und § 567 Abs. 2, 3 HGB (vgl. auch § 19 KVO: „Ladefrist“) bekannt. Die ausdrückliche Normierung des binnenschiffahrtsspezifischen Begriffs „Löschzeit“ (vgl. § 53 BinSchG) ist auch an dieser Stelle entsprechend den bereits zum Begriff des „Löschens“ angestellten Überlegungen für entbehrlich gehalten worden. Die Regelung über das Nichtbestehen eines Vergütungsanspruchs, die

§ 567 Abs. 4 Satz 1 HGB nachgebildet ist, findet ihre Begründung darin, daß ein Entgelt für die Lade- und Entladezeit in die Fracht einkalkuliert werden kann.

Absatz 3 trifft eine Regelung über das „Standgeld“. Dieser Begriff bezeichnet nach traditioneller Begriffsbildung im Landtransportgeschäft die dem Frachtführer unter besonderen Umständen zugebilligte Vergütung für das Warten über die Lade- oder Entladezeit hinaus. Abweichend vom HGB-Landfrachtrecht, von KVO und CMR findet sich hier erstmals eine gesetzliche Normierung. Ein Rückgriff auf allgemeine schuldrechtliche Institute – etwa Schadenersatz oder Entschädigung nach allgemeinem Werkvertragsrecht (vgl. § 642 BGB) – ist nämlich als unzureichend erachtet worden, da das Standgeld allgemein gerade nicht als Schadenersatz, sondern als Vergütung für die nach Ablauf der Lade- bzw. Entladezeit erbrachten Leistungen, insbesondere die verlängerte Bereitstellung des Transportmittels, angesehen wird. Diese Regelung wird – entsprechend der gegenwärtigen Praxis – insbesondere für den Bereich der Binnenschifffahrt Bedeutung haben. Dennoch ist nicht der Begriff „Liegegeld“ (vgl. § 49 Abs. 1 Satz 1 BinSchG, § 567 Abs. 4 HGB), sondern ausschließlich die Formulierung „Standgeld“ verwendet worden. Diese Formulierung ist sprachlich neutraler und daher zur verkehrsmittelübergreifenden Verwendung eher geeignet; ein Nebeneinander zweier Begriffe erschien demgegenüber zu unübersichtlich.

Ein „Standgeld“ wird dem Frachtführer hier zunächst für diejenigen Fälle zugebilligt, in denen er auf Grund vertraglicher Vereinbarung über die Lade- oder Entladezeit hinaus wartet. Diese Regelung soll der in der Schifffahrt üblichen Praxis, eine „Überliegezeit“ zu vereinbaren (vgl. §§ 31, 50 BinSchG, § 567 Abs. 3 HGB), Rechnung tragen. Hierbei ist einer allgemein gehaltenen Regelung wiederum wegen größerer Übersichtlichkeit und Einfachheit gegenüber einer schifffahrtsspezifischen Sonderbestimmung der Vorzug gegeben worden.

Weiter wird dem Frachtführer, der infolge von Umständen, die nicht seinem Risikobereich zuzuordnen sind, über die Lade- oder Entladezeit hinaus ohne eine hierüber getroffene Vereinbarung wartet, ein Standgeldanspruch eingeräumt. Diese Regelung beruht auf dem dem Entwurf auch an anderer Stelle zugrundeliegenden „Sphärengedanken“ (vgl. § 415 Abs. 3 Satz 3, § 416 Satz 3, § 417 Abs. 4, § 419 Abs. 1 Satz 3, § 420 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 HGB-E), der im Entwurf – in Fortführung allgemeiner Zurechnungsprinzipien – als Orientierungshilfe für die sachgerechte Ausgestaltung gesetzlicher Ausgleichsinstrumentarien entwickelt worden ist: Hiernach sind Umstände, die den Vertragsablauf stören, stets der Risikosphäre des einen oder anderen Vertragspartners zuzuordnen; im Störfall erscheinen dann jeweils nur die Schutzbedürfnisse derjenigen Seite anerkennenswert, deren Gefahrenkreis die Störungsursache nicht zuzuordnen ist, die also für die Störungssituation keinen Anlaß gegeben hat. Ein Abstellen auf den „Risikobereich“ hat – im Vergleich zum allgemeinen Zivilrecht, das für die Zurechnung einer Vertragsstörung regelmäßig auf ein „Vertreten-

müssen“ abstellt – den Vorteil, daß ausgewogene Lösungen insbesondere für den Fall gefunden werden, daß bestimmte Umstände von keiner Vertragspartei zu vertreten sind.

Der Standort der Standgeldregelung innerhalb der Vorschrift des § 412 HGB-E trägt schließlich dem Umstand Rechnung, daß diese Vorschrift zwar Schwierigkeiten bei der Vertragsabwicklung betrifft, inhaltlich aber dem Regelungskomplex der Güterbehandlung im Umfeld der eigentlichen Beförderungsleistung näher steht als etwa denjenigen Vorschriften, die die Möglichkeiten der Parteien betreffen, sich bei Abwicklungsschwierigkeiten vom Vertrag zu lösen (§§ 415 bis 417 HGB-E).

Absatz 4 enthält eine Verordnungsermächtigung für den Bereich der Binnenschifffahrt bezüglich der Voraussetzungen für den Beginn der Lade- und Entladezeit, deren Dauer sowie die Höhe des Standgeldes. Die Vorschrift ermöglicht es, diese in der Binnenschifffahrt herkömmlich regelungsbedürftigen Einzelfragen, für die auch das geltende Recht bereits detaillierte Regelungen bereithält, so im Binnenschifffahrtsgesetz über Beginn und Dauer der Lade- und Entladezeit (vgl. §§ 29, 48 BinSchG), über die Anzeige der Lade- und Entladebereitschaft (vgl. §§ 28, 47 BinSchG) und die Höhe des Standgeldes (vgl. §§ 30, 32, 49 BinSchG), weiter in der Verordnung über den Lade- und Löschtag sowie die Lade- und Löschzeiten in der Binnenschifffahrt vom 26. Januar 1994 (BGBl. I S. 160), auch nach neuem Recht lösen zu können. Hierbei soll es die vorgeschlagene Regelung ermöglichen, weitergehend als die geltenden Verordnungsermächtigungen in § 29 Abs. 4, § 30 Abs. 2, § 48 Abs. 4 und § 49 Abs. 1 Satz 2 BinSchG insgesamt die Voraussetzungen für den Beginn der Lade- und Entladezeit zu regeln. Auf diese Weise soll gestattet werden, auch Bestimmungen über die Anzeige der Lade- und Löschbereitschaft, die nach geltendem Recht dazu führt, daß vor Beginn der Lade- bzw. Entladezeit noch ein ganzer Tag, der sog. Meldetag verstreichen muß (vgl. §§ 28, 47 BinSchG), zu treffen. Hierbei ist – insbesondere im Hinblick auf moderne Kommunikationsmittel – eine unkomplizierte und schnellere Abwicklung, etwa durch bloße Voranmeldung, in Betracht gezogen worden.

Die Ermächtigung in der vorgeschlagenen Regelung ist auf den Bereich der Binnenschifffahrt beschränkt geblieben. Für diesen Transportsektor ist eine derartige Verordnungsermächtigung nämlich auf Grund der dargelegten Erwägungen unbedingt erforderlich. Anregungen, im Interesse der Rechtsvereinheitlichung auch andere Verkehrsträger einzubeziehen, sind nicht aufgegriffen worden. Auch ein Vorschlag, im Rahmen der Ermächtigung klarzustellen, daß eine zu schaffende Verordnung dispositives Recht enthält und die Parteien anderweitige Vereinbarungen treffen können, hat in die Regelung keinen Eingang gefunden: Auf diese Weise würde eine Selbstverständlichkeit normiert; dahingehende Bestimmungen finden sich typischerweise nicht im geltenden Recht.

Auch der Aufnahme einer Regelung über ein Umladeverbot entsprechend § 44 Abs. 1, 2 BinSchG und

§ 565 Abs. 1 HGB in § 412 HGB-E bedarf es nicht: Die Normierung eines generellen Umladeverbots für alle Verkehrsträger ist nicht sachgerecht, da im Eisenbahn- oder Straßenverkehr eine Umladung durchaus üblich sein kann. In der Schifffahrt kann zwar ein Umladeverbot durchaus im Einzelfall Bedeutung erlangen. In der Regel wird aber auch hier nur umgeladen, wenn es dafür wirtschaftliche Gründe gibt, so daß eine Regelung insgesamt entbehrlich ist.

Zu § 413 (Begleitpapiere)

Die Vorschrift verteilt die Verantwortungsbereiche von Absender und Frachtführer im Zusammenhang mit der Verwendung von Begleitpapieren.

Absatz 1 weist in Übereinstimmung mit Artikel 11 Abs. 1 CMR, § 427 Satz 1 HGB sowie § 12 Abs. 1 KVO dem Absender als Warenfachmann die Pflicht zur Aushändigung von Begleitpapieren und zur Erteilung von Auskünften bezüglich der Güterbehandlung zu. Die Zollabfertigung wird als Sonderfall der Güterbehandlung – entsprechend den Formulierungen in den genannten Vorschriften des geltenden Rechts sowie in § 408 Abs. 1 Nr. 11 HGB-E bezüglich der Frachtbriefangaben – ausdrücklich erwähnt.

Die in Absatz 2 vorgesehene Regelung einer verschuldensunabhängigen Haftung des Frachtführers bei Verlust, Beschädigung oder unrichtiger Verwendung der Begleitpapiere bis zur Grenze des Güterwertes weicht hinsichtlich des Haftungsmaßstabs vom geltenden Recht ab. Dieses verweist für derartige Fälle sowohl in Artikel 11 Abs. 3 CMR als auch in § 12 Abs. 9 Satz 1 KVO auf das Speditionsrecht und kommt so zu einer Verschuldenshaftung nach § 407 Abs. 2 in Verbindung mit § 390 Abs. 1 HGB.

Die vorgeschlagene verschuldensunabhängige Haftung entspricht konzeptionell der in den §§ 425, 426 HGB-E für die Frachtführerhaftung bei Güterschäden getroffenen Grundentscheidung. Diese beruht im wesentlichen auf der Überlegung, daß eine verschuldensunabhängige Haftung, die dem Geschädigten die Geltendmachung der Ansprüche erleichtert, den für den Verkehrsnutzer unüberschaubaren Risiken des Transportgeschäfts Rechnung trägt. Eine unbillige Belastung des Frachtführers soll hierbei dadurch vermieden werden, daß die Erweiterung des Haftungstatbestandes mit einer Begrenzung des Haftungsumfangs einhergeht.

Zwar wäre für eine Beibehaltung der Verschuldenshaftung im Zusammenhang mit Begleitpapieren anzuführen, daß diese ein geeignetes Instrument ist, den Frachtführer in einem Bereich, wo Fehler noch eher als etwa bei der Güterbehandlung vermeidbar sind, zu erhöhter Sorgfalt anzuhalten. Dem wird jedoch nicht gefolgt. Vielmehr ist eine Gleichstellung von Frachtführerfehlverhalten im Zusammenhang mit Begleitpapieren und mit Gütern vorzugswürdig. Weiter ist darauf hinzuweisen, daß die Beigabe von Begleitpapieren im Transportgeschäft heute bereits so häufig ist, daß sich auch bei Pflichtverletzungen im Hinblick auf Begleitpapiere beförderungstypische Risiken realisieren. Die Formulierung in Absatz 2

Satz 1 ist an Artikel 17 Abs. 2, 4. Fall CMR angelehnt; diese Vorschrift hat zugleich der Vorschrift des § 426 HGB-E über den Haftungsausschluß im Rahmen der Güterschadenshaftung zum Vorbild gedient.

Absatz 2 Satz 2 begrenzt die Haftung der Höhe nach entsprechend Artikel 11 Abs. 3, 2. Halbsatz CMR und § 12 Abs. 9 Satz 2 KVO auf denjenigen Betrag, der im Falle des Güterverlusts zu zahlen wäre. Obwohl die vorgeschlagene Regelung somit zwar hinsichtlich des Haftungstatbestandes vom geltenden Recht abweicht und nur hinsichtlich der Haftungsgrenze diesem folgt, sind Wertungswidersprüche nicht zu befürchten: Durch Schaffung einer Haftungshöchstgrenze wird zum einen wiederum eine Harmonisierung mit der Güterschadenshaftung (vgl. dort § 431 HGB-E) erreicht. Zum anderen werden die für den Frachtführer gerade aus einer verschuldensunabhängigen, d. h. nicht mit erhöhter Sorgfalt abzuwendenden Haftung erwachsenden Risiken kalkulierbar. Eine derartige Begrenzung des Haftungsumfanges ist angesichts der vorgenommenen Ausweitung des Haftungstatbestandes geboten, um den Frachtführer nicht in unzumutbarem Maße zu belasten.

Zu § 414 (Verschuldensunabhängige Haftung des Absenders in besonderen Fällen)

Die Vorschrift statuiert für die aufgeführten Einzelfälle eine verschuldensunabhängige, der Höhe nach unbegrenzte Haftung des Absenders. Vorbilder im geltenden Recht sind hinsichtlich der Haftung für Verpackung (Absatz 1 Nr. 1) Artikel 10 CMR und § 18 Abs. 3 KVO, hinsichtlich der Haftung für Frachtbriefangaben (Absatz 1 Nr. 2) Artikel 7 Abs. 1 CMR, § 426 Abs. 3 HGB und § 13 Abs. 1 KVO, hinsichtlich der Haftung wegen Mängeln der Gefahrmittelteilung (Absatz 1 Nr. 3) Artikel 22 Abs. 2 am Ende CMR und hinsichtlich der Haftung wegen Begleitpapieren und Auskünften (Absatz 1 Nr. 4) Artikel 11 Abs. 2 CMR, § 427 Satz 2 HGB.

Absatz 1 umschreibt den Maßstab, die Voraussetzungen sowie den Umfang der Absenderhaftung.

Mit der Grundentscheidung für eine verschuldensunabhängige Haftung, die im Interesse der Regelungsklarheit im Wortlaut ausdrücklich niedergelegt ist, folgt der Entwurf der bereits den genannten Vorschriften des geltenden Rechts zugrundeliegenden Konzeption: Der Absender soll in denjenigen besonders bezeichneten Fällen, in denen er durch eigenes Verhalten den Anlaß für den Haftungsfall gegeben hat, ohne weiteres zur Verantwortung gezogen werden können. Lücken im Haftungsschutz des Frachtführers, die sich bei einer Verschuldenshaftung etwa auf Grund von Zurechnungsproblemen in den Fällen ergeben können, in denen der Absender das Gut sowie etwa begleitende Angaben von einem Dritten übernimmt, sollen vermieden werden. In Übereinstimmung mit der CMR und der KVO verzichtet der Entwurf darauf, die Haftung für den Fall nichtgewerblicher Absender zu einer Verschuldenshaftung abzumildern. Die Tatsache, daß die verschuldensunabhängige Haftung auch insoweit bislang sowohl im nationalen wie im internationalen Verkehr eingespielt ist, rechtfertigt es, der Rechtsvereinheitlichung

hier den Vorzug vor einer Ausweitung des Verbraucherschutzes zu geben. Da für den Umzugsverkehr im zweiten Abschnitt ohnehin Sonderregeln statuiert werden, dürfte sich die Anwendbarkeit dieser Regelung im wesentlichen auf private Absender von Paketen beschränken.

Dem Frachtführer zu ersetzen sind „Schäden und Aufwendungen“. Diese Formulierung vereinheitlicht die in der CMR – in Artikel 7 Abs. 1, Artikel 10, 11 Abs. 2, Artikel 22 Abs. 2 am Ende – differierende Umschreibung der Reichweite des zu leistenden Ersatzes und stellt zugleich klar, daß eine Verantwortlichkeit des Absenders allein gegenüber dem Frachtführer besteht: Neben Vermögenseinbußen, die der Frachtführer selbst und unmittelbar erlitten hat, sind Schäden Dritter nur insoweit zu ersetzen, als der Frachtführer seinerseits hierfür in Anspruch genommen wird.

Durch Normierung einer der Höhe nach unbegrenzten Haftung folgt die vorgeschlagene Regelung dem Vorbild der genannten Bestimmungen des geltenden Rechts; ein sachgerechter Anknüpfungspunkt für eine summenmäßige Haftungsbegrenzung war hier nicht ersichtlich.

Die Einzeltatbestände der Absenderhaftung orientieren sich im wesentlichen an der in den vorhergehenden Bestimmungen vorgenommenen Umschreibung von Aufgaben des Absenders.

Absatz 1 Nr. 1 setzt die bereits in § 411 HGB-E vorgenommene Gleichstellung von Verpackung und Kennzeichnung auf haftungsrechtlicher Ebene fort. Auf eine haftungsmäßige Einbeziehung der in § 412 HGB-E normierten Lade- und Entladepflichten ist jedoch verzichtet worden. Dies würde nämlich eine Verschärfung gegenüber dem geltenden Recht darstellen, die durch Verzicht auf jegliches Verschuldenserfordernis den Absender erheblich belasten würde.

Durch Umschreibung des Haftungstatbestandes als „ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung“ soll – deutlicher als etwa im CMR-Vorbild des Artikels 10 („mangelhaft“) – klargestellt werden, daß sämtliche Fälle als haftungsbegründend in Betracht kommen, in denen die Vornahme der genannten Verrichtung nicht den Anforderungen genügt, d. h. entweder gänzlich fehlt oder unzulänglich durchgeführt worden ist. Eine Orientierungshilfe dafür, welche Anforderungen an Verpackung und Kennzeichnung zu stellen sind, ist hierbei der Vorschrift des § 411 HGB-E zu entnehmen.

Als Vorzug der Formulierung „ungenügend“ ist es weiter angesehen worden, daß diese auch zur Umschreibung der Ausschlußgründe für die Frachtführerhaftung in § 427 Abs. 1 Nr. 2 und 5 HGB-E herangezogen werden kann. In der deutschen Fassung der CMR wird diese Formulierung in Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe e zur Umschreibung des Befreiungstatbestands infolge von Unzulänglichkeiten der Kennzeichnung verwendet. Durch den vorgelegten Formulierungsvorschlag kann zum einen die uneinheitliche Terminologie der entsprechenden CMR-Vorschriften in Artikel 10 und 17 Abs. 4 Buchstaben b und e bereinigt, zum anderen auch sprachlich klar-

gestellt werden, daß Absenderhaftung einerseits und Befreiung von der Frachtführerhaftung andererseits Ausdruck derselben Risiko- zuweisung sind.

Der Regelungswortlaut des Absatzes 1 Nr. 1 stellt weiter klar, daß es im Rahmen der Haftungsvoraussetzungen darauf ankommt, ob die Unzulänglichkeit der jeweiligen Verrichtungen „durch den Absender“ herbeigeführt worden ist. Dies ist immer dann der Fall, wenn die ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung in den Verantwortungsbereich des Absenders fällt. Hierbei ist zwischen den Fällen der Mangelhaftigkeit und des Fehlens von Verpackung oder Kennzeichnung zu differenzieren: Bei Unzulänglichkeit von Verpackung oder Kennzeichnung ist jeweils auf die tatsächliche Vornahme – „durch den Absender“ – abzustellen. Diese tatsächliche Anknüpfung bringt am deutlichsten den dieser Vorschrift zugrundeliegenden Rechtsgedanken zum Ausdruck, eine Einstandspflicht des Absenders für diejenigen Risiken zu normieren, die von seiner Seite gesetzt worden sind. Wenn Verpackung oder Kennzeichnung gänzlich fehlen, kann demgegenüber eine tatsächliche Anknüpfung nicht vorgenommen werden. In diesen Fällen ist daher hilfsweise auf die vertragliche Pflichtenverteilung zurückzugreifen.

Die Formulierung „durch den Absender“ ist dahin auszulegen, daß nicht nur ein Verhalten des Absenders selbst, sondern auch ein Beitrag dritter Personen, der dem Absender zuzurechnen ist, erfaßt ist. Zu diesen Personen gehört insbesondere der Versender, wenn ein Spediteur Absender ist.

Die in Absatz 1 Nr. 2 vorgesehene Haftung für unrichtige oder in sich unvollständige Frachtbriefangaben entspricht inhaltlich der dem § 408 HGB-E zugrundeliegenden Konzeption des Frachtbriefs: Da die dort aufgezählten Angaben lediglich den möglichen Inhalt des Absenderverlangens auf Frachtbriefausstellung bezeichnen, kommt eine Haftung für das Fehlen einer Einzelangabe nicht in Betracht. Dies ist hinsichtlich der Haftung für unvollständige Angaben gegenüber der Formulierung in Artikel 7 Abs. 1 CMR durch den Einschub „in sich“ klargestellt worden. Der Fall der „in sich unvollständigen“ Angaben ist neben dem der Unrichtigkeit besonders erwähnt, da Fälle denkbar sind, in denen eine Angabe – etwa die Angabe einer Anschrift – zwar lückenhaft, aber nicht unrichtig ist.

Absatz 1 Nr. 3 knüpft an die in § 410 Abs. 1 HGB-E für die Beförderung gefährlichen Gutes aufgestellten Verhaltensanforderungen für den Absender an und sanktioniert sämtliche Verstöße: Der im Regelungswortlaut genannte Fall des „Unterlassens“ der Mitteilung erfaßt sowohl den des gänzlichen Fehlens als auch den der Unrichtigkeit der Mitteilung, da die letztgenannte Konstellation ein teilweises Unterlassen der gebotenen richtigen Mitteilung darstellt.

Absatz 1 Nr. 4 enthält schließlich einen mit den in der Vorschrift des § 413 Abs. 1 HGB-E beschriebenen Absenderaufgaben korrespondierenden Haftungstatbestand.

Absatz 2 greift den Rechtsgedanken des § 254 BGB auf.

Durch die Neuregelung wird die nach der CMR bestehende lückenhafte und uneinheitliche Rechtslage bereinigt: Dort ist lediglich in Artikel 10 und 11 CMR – jeweils unter unterschiedlichen Voraussetzungen – ein Wegfall der Absenderhaftung infolge mitwirkender Frachtführerbeiträge vorgesehen. Sowohl in Ergänzung dieser Bestimmungen als auch mangels ausdrücklicher Regelung für die sonstigen Fälle der Absenderhaftung (Artikel 7 Abs. 1, Artikel 22 Abs. 2 am Ende CMR) wird vielfach auf das nationale Recht, somit im deutschen Recht auf § 254 BGB, zurückgegriffen.

Im Entwurf werden nunmehr die Fälle mitwirkenden Frachtführerverschuldens zusammengefaßt und einheitlich geregelt. Hierbei löst sich der Entwurf von dem in Artikel 10 und 11 CMR enthaltenen „Alles-oder-Nichts-Prinzip“. Als Vorzug einer Schadensteilung entsprechend § 254 BGB ist die größere Flexibilität dieser Lösung gegenüber dem im CMR-Wortlaut angelegten Ausgleichsmodell, wonach eigentlich nur zwei Lösungen – die des Fortbestandes oder des Wegfalls des Anspruchs – denkbar sind, angesehen worden. Bereits nach gegenwärtiger Praxis werden die CMR-Regelungen daher unter Heranziehung des Rechtsgedankens des § 254 BGB oft korrigiert. Im Entwurf soll diese Praxis nunmehr im Interesse der Regelungsklarheit ausdrücklich festgeschrieben werden. Die sprachlichen Abweichungen von § 254 BGB erklären sich daraus, daß es sich hier um Fälle verschuldensunabhängiger Haftung handelt, bei denen es daher – wie dies auch zu § 254 BGB anerkannt ist – auch hinsichtlich des mitwirkenden Beitrags des Anspruchsberechtigten, jedenfalls wenn dieser ebenfalls verschuldensunabhängig haftet, nicht auf Verschulden, sondern allein auf Verursachung ankommt.

Zu § 415 (Kündigung durch den Absender)

Die Vorschrift räumt dem Absender ausdrücklich ein jederzeitiges Kündigungsrecht ein und regelt zugleich die sich im Kündigungsfall ergebenden Rechtsfolgen.

Eine allgemeine Kündigungsregelung fehlte bisher für den Bereich des Straßen- und Eisenbahntransportrechts. Spezialgesetzlich geregelt ist im geltenden Recht nur die Vertragsbeendigung nach Beförderungsbeginn, und zwar für den Fall der Beförderungshindernisse (vgl. § 428 Abs. 2 Satz 1 HGB, § 28 Abs. 2 Satz 2 KVO, § 73 Abs. 2 Satz 2 EVO) sowie als Ausprägung des Verfügungsrechts des Absenders (vgl. Artikel 12 Abs. 1 Satz 1 CMR, § 433 Abs. 1 HGB, § 27 Abs. 1 Buchstabe a KVO, § 72 Abs. 1 Buchstabe a EVO, Artikel 30 § 1 CIM). Ein weder an zeitliche noch an sachliche Voraussetzungen geknüpftes Kündigungsrecht ergibt sich im übrigen für Straßen- und Eisenbahnbeförderungen allein aus der allgemeinen werkvertraglichen Vorschrift des § 649 BGB. Detaillierte Kündigungsvorschriften sind demgegenüber auch im geltenden Recht für den Binnenschifftransport (§§ 36, 37 BinSchG) sowie für den Seetransport (§§ 580 bis 582 HGB) enthalten.

Absatz 1 übernimmt aus § 649 BGB den Grundsatz eines jederzeitigen willkürlichen Kündigungsrechts

des Auftraggebers und gewährt diesem so größtmögliche Dispositionsfreiheit. Durch Verwendung des Begriffs „Kündigung“ – im Gegensatz zum Begriff „Rücktritt“, der sich bisher historisch bedingt in den transportrechtlichen Vorschriften (vgl. § 428 Abs. 2 Satz 1, § 580 Abs. 1 HGB, § 28 Abs. 2 Satz 2 KVO, § 73 Abs. 2 Satz 2 EVO, § 36 Abs. 1 und 4 BinSchG) findet – wird entsprechend der modernen Terminologie des allgemeinen Zivilrechts klargestellt, daß die Beendigungserklärung des Absenders das Vertragsverhältnis nicht rückwirkend, sondern lediglich mit Wirkung für die Zukunft aufhebt.

Die in den nachfolgenden Absätzen enthaltenen Bestimmungen betreffen die Rechtsfolgen für den Fall der Kündigung, insbesondere die Rechte des Frachtführers, wobei der Fall, daß bereits Gut verladen ist, in Absatz 3 gesondert geregelt wird.

Absatz 2 räumt dem Frachtführer grundsätzlich für die Fälle der Kündigung durch den Absender eine Wahlmöglichkeit zwischen verschiedenen Ansprüchen ein: Nach Satz 1 Nr. 1 kann er Fracht, ein etwaiges Standgeld und zu ersetzende Aufwendungen verlangen; er muß sich allerdings nach Satz 2 dasjenige anrechnen lassen, was er infolge der Vertragsaufhebung an Aufwendungen erspart, anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterläßt. Nach Satz 1 Nr. 2 kann der Frachtführer – unter der Voraussetzung, daß die Gründe für die Kündigung des Absenders nicht seinem Risikobereich entstammen – statt dessen auch „Fautfracht“ in Höhe eines Drittels der vereinbarten Fracht beanspruchen.

Die in Satz 1 Nr. 1 getroffene Regelung entspricht inhaltlich im wesentlichen der Vorschrift des § 649 Satz 2, 1. Halbsatz BGB sowie den für Schiffstransporte bei Kündigung nach Reiseantritt bestehenden Regelungen in § 37 Abs. 1 BinSchG, § 582 Abs. 1 HGB. Die in Satz 2 dieses Absatzes in Ergänzung hierzu vorgesehene Anrechnungsvorschrift korrespondiert inhaltlich mit § 649 Satz 2, 2. Halbsatz BGB.

Zu beachten ist hierbei, daß dem Frachtführer im Falle der Kündigung des Absenders ein Anspruch auf Standgeld nur unter den Voraussetzungen des § 412 Abs. 3 HGB-E zusteht; dies ist der Verwendung der Formulierung „das etwaige“ Standgeld zu entnehmen. Dies bedeutet, daß der Frachtführer dann keinen Anspruch auf Standgeld hat, wenn die Gründe für sein Warten aus seinem eigenen Risikobereich stammen. Auch ein Aufwendungsersatzanspruch besteht nur, wenn es sich um „zu ersetzende“ Aufwendungen handelt, d. h. eine vertragliche oder gesetzliche Anspruchsgrundlage hierfür außerhalb des § 415 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 HGB-E vorhanden ist.

Absatz 2 Satz 1 Nr. 2, der alternativ zu Nummer 1 einen Anspruch auf Fautfracht gewährt, ist den § 580 Abs. 1 HGB, § 36 Abs. 1, § 34 Satz 1 BinSchG nachgebildet. Der Begriff „Fautfracht“, der eine gesetzlich festgelegte Kündigungsentschädigung bezeichnet, ist allerdings dem Seefrachtrecht entnommen; das Binnenschiffrechtsrecht verwendet den Begriff selbst nicht.

Die Möglichkeit, gemäß Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 „Fautfracht“ zu verlangen, ist auf nachdrückliche Anregung aus der Binnenschiffahrt für diesen Bereich beibehalten und zugleich auf alle Verkehrsträger ausgedehnt worden. Ein Vorzug des Ausgleichsmodells der „Fautfracht“ liegt darin, daß auf diese Weise eine leicht handhabbare, zugleich streit- und prozeßverhindernde Regelung geschaffen werden kann. Diese soll nunmehr allen Verkehrsbereichen zugute kommen. Dem Frachtführer wird als Fautfracht ein Drittel der vereinbarten Fracht entsprechend § 34 Satz 1, § 36 Abs. 1 BinSchG, nicht wie im Seefrachtrecht nach § 580 Abs. 1 HGB die Hälfte zugebilligt. Eine stärkere Begrenzung der Höhe des Fautfrachtanspruchs im Vergleich zum Seefrachtrecht ist geboten, da dem Frachtführer nach der vorgeschlagenen Regelung die Entscheidung für einen konkreten Einzelnachweis nach Nummer 1 offensteht.

Der alternative Anspruch des Frachtführers auf Fautfracht in Höhe von einem Drittel der vereinbarten Fracht besteht nur, sofern die Kündigung des Absenders nicht auf Gründen beruht, die dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind. Entsteht der Kündigungsgrund dagegen dem Risikobereich des Frachtführers, besteht kein Anlaß, diesem eine Pauschalierung seines Anspruches zu erlauben.

Das in Absatz 2 vorgeschlagene Rechtsfolgenmodell kombiniert die bisher im geltenden Recht dem Unternehmer für den Fall der Vertragsbeendigung eingeräumten Rechte. Durch die dem Frachtführer zugebilligte Wahlmöglichkeit soll ein angemessener Interessenausgleich erreicht werden: Zwar wird der Frachtführer stets die für ihn günstigste Wahl treffen, beide Alternativen tragen jedoch auch den Interessen des Absenders Rechnung. Wenn der Frachtführer Ersatz nach Satz 1 Nr. 1 erlangen will, sieht er sich mit dem Erfordernis konkreten Einzelnachweises hinsichtlich des Anspruchsumfanges belastet. Kann er diesen nicht führen, wird er die Pauschalentschädigung nach Satz 1 Nr. 2 wählen; den Absender trifft dann zwar – trotz fehlenden Einzelnachweises seitens des Frachtführers – eine Zahlungspflicht, diese ist jedoch der Höhe nach begrenzt.

Absatz 3 regelt nach dem Vorbild von § 36 Abs. 4 BinSchG und § 581 HGB den Fall, in dem bei Kündigung durch den Absender bereits Gut verladen ist.

Satz 1 zieht den Absender entsprechend der bereits dem geltenden Recht zugrundeliegenden Wertung zur Wiederentladung heran. Abweichend von § 581 HGB wird im Interesse größerer Verlässlichkeit für den Frachtführer jedoch nicht nur eine Kostentransportpflicht, sondern eine Entladungspflicht statuiert. Bedenken, daß sich hieraus ein Widerspruch zu § 412 HGB-E, der in Absatz 1 den Absender nur nach Maßgabe von Umständen und Verkehrssitte zum Entladen verpflichtet, ergeben könnte, bestehen nicht: Der hier geregelte Fall betrifft stets diejenige Konstellation, in der der Absender die Wiederentladung veranlaßt hat, so daß eine Inpflichtnahme zum Entladen durchaus gerechtfertigt erscheint. Der Absender wird außerdem nicht unbillig belastet, da

eine Wiederentladung, wenn diese nicht durchführbar ist, ohnehin nicht vorgenommen werden kann.

Der Absender hat das Gut nach der vorgeschlagenen Regelung „unverzüglich“, d. h. nach § 121 BGB ohne schuldhaftes Zögern, zu entladen. Dies entspricht in der Sache der Bestimmung des § 581 Abs. 1 Satz 2 HGB, die für das geltende Seefrachtrecht „möglichste Beschleunigung“ fordert. Zudem korrespondiert eine derart flexible Zeitvorgabe mit der für die Ermittlung der Ladezeit nach § 412 Abs. 2 HGB-E getroffenen Regelung, die ebenfalls nur auf das Kriterium der „Angemessenheit“ abstellt. Gegebenenfalls können die in einer Verordnung auf Grund des § 412 Abs. 4 HGB-E enthaltenen Vorgaben berücksichtigt werden.

Absatz 3 Satz 2 verweist für den Fall, daß der Absender seiner Pflicht, unverzüglich zu entladen, nicht nachkommt, auf die dem Frachtführer nach § 419 Abs. 3 Satz 2 bis 4 HGB-E eröffneten Maßnahmen. Eine vergleichbare Regelung findet sich im geltenden Recht allein in § 36 Abs. 4 BinSchG, der dem Frachtführer das Recht zur Selbstausladung und Hinterlegung einräumt. Eine verkehrsträgerübergreifende, über die binnenschiffahrtsrechtliche Vorschrift hinausgehende Regelung erscheint jedoch sachgerecht, zumal schon bisher im Bereich der Binnenschiffahrtstransporte nach Bedarf ein Selbsthilfeverkauf in entsprechender Anwendung der die Entladevorgänge betreffenden Vorschrift des § 52 Abs. 1 BinSchG durchgeführt wurde.

Hinsichtlich der weiteren Rechtsfolgen ist von einem Verweis auf § 419 Abs. 4 HGB-E abgesehen worden, da eine Bezugnahme auf die dort geregelten Aufwendungs- und Vergütungsansprüche nicht notwendig erschien. Vielmehr ist dem Frachtführer in Absatz 3 Satz 2 a. E. lediglich ein Anspruch auf Ersatz der für die getroffenen Maßnahmen erforderlichen Aufwendungen gewährt worden. Dies erklärt sich daraus, daß der Anspruch auf Aufwendungsersatz nach Absatz 3 neben demjenigen aus Absatz 2 besteht, der bereits Vergütung nebst Aufwendungen bzw. Fautfracht umfaßt. Abweichend von § 36 Abs. 1 BinSchG, § 581 HGB ist es daher auch nicht erforderlich, dem Frachtführer ausdrücklich einen Anspruch auf Erstattung der Kosten von Verladung und Wiederausladung einzuräumen; diese sind bereits von den in den Absätzen 2 und 3 getroffenen Regelungen hinreichend abgedeckt.

Absatz 3 Satz 3 schränkt den Regelungsinhalt der Sätze 1 und 2 für den Fall ein, daß der Kündigungsgrund aus dem Risikobereich des Frachtführers stammt. In diesem Fall wäre es unbillig, den Absender mit der Entladung und den hieraus resultierenden Kosten zu belasten. Vielmehr soll in diesem Falle der Frachtführer abweichend von Absatz 3 Satz 1 verpflichtet sein, das Gut, das bereits verladen wurde, zu entladen und die Kosten hierfür zu tragen. Da für diese Konstellation demnach eine Entladepflicht des Absenders nicht besteht und somit die Tatbestandsvoraussetzungen des Absatzes 3 Satz 2 nicht erfüllt sein können, bestimmt Absatz 3 Satz 3 zusätzlich, daß insoweit auch Absatz 3 Satz 2 nicht eingreift.

Nicht in den Entwurf aufgenommen wird eine Bestimmung nach dem Vorbild des § 415 Abs. 4 HGB in der Fassung des Entwurfs der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts, die den „Sphärengedanken“ pauschal auch auf alle Ansprüche nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 1 (Fracht, Standgeld und Aufwendungsersatz) erstreckt und demgemäß dem Frachtführer diese Ansprüche für den Fall, daß der Kündigungsgrund aus seiner Sphäre stammt, verweigert. Bereits oben wurde dargelegt, daß der Anspruch auf Standgeld ohnehin unter der Voraussetzung des § 412 Abs. 3 HGB-E steht und der Ersatz von Aufwendungen unter dem Vorbehalt der Ersatzfähigkeit steht. Hinsichtlich der vereinbarten – anteiligen – Fracht ginge es zu weit, auch deren Gewährung dem Sphärengedanken zu unterwerfen. Denn auch nach allgemeinem Werkvertragsrecht (§ 649 BGB) führt eine Kündigung des Bestellers nicht dazu, daß auch der Vergütungsanspruch für bereits erbrachte Leistungen vollständig entfällt. Dieser Grundgedanke hat auch für das Frachtrecht Berechtigung. Überdies verbleiben dem Absender im Vorfeld der Kündigung die Rechtsbehelfe des allgemeinen Schuldrechts, etwa der Rücktritt nach den §§ 323 ff. BGB.

Zu § 416 (Anspruch auf Teilbeförderung)

Die Vorschrift ergänzt § 415 HGB-E für den Fall unvollständiger Verladung.

Die Bestimmung räumt zunächst in Satz 1 dem Absender nach dem Vorbild von § 35 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 BinSchG, § 578 HGB die Möglichkeit ein, von einer Kündigung des Vertrages (§ 415 HGB-E) abzuweichen und statt dessen einen Anspruch auf Teilbeförderung geltend zu machen. Es erschien angezeigt, in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht die Dispositionsmöglichkeiten des Absenders für den Fall unvollständiger Verladung zu erweitern. So soll er, wenn es nicht gelingt, weitere Ladung herbeizuschaffen, flexibel reagieren und auf Teilbeförderung bestehen können.

Die Frage, wie im Falle eines derartigen Beförderungsverlangens des Absenders den Interessen des Frachtführers Rechnung getragen werden kann, soll in der vorgeschlagenen Regelung ebenfalls in – jedoch eingeschränkter – Anlehnung an das geltende Recht (§ 35 Abs. 2 BinSchG, § 578 Satz 2 HGB) gelöst werden:

Der Frachtführer behält nach Satz 2 1. Halbsatz zunächst den Anspruch auf die volle Fracht, da er schließlich trotz unvollständiger Verladung die Beförderung durchführt. Nach Satz 2 2. Halbsatz soll sich der Frachtführer jedoch, anders als dies die Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts vorgeschlagen hat, hiervon die Fracht für dasjenige Gut abziehen lassen, welches er mit demselben Beförderungsmittel anstelle des nicht verladenen Gutes befördert. Der Frachtführer soll sich damit – wie auch nach § 415 Abs. 2 Satz 2 HGB-E im Falle einer Kündigung durch den Absender – in bestimmtem Umfang anderweitige Verdienstmöglichkeiten anrechnen lassen müssen, jedoch in eingeschränktem Umfang im Vergleich zur Situation bei der Kün-

digung durch den Absender. Während sich der Frachtführer nämlich nach § 415 Abs. 2 Satz 2 HGB-E nicht nur einen anderweitigen Erwerb, sondern auch ersparte Aufwendungen sowie einen böswillig unterlassenen anderweitigen Erwerb anrechnen lassen muß, soll ihm im Rahmen einer Teilbeförderung lediglich die Fracht für die Beförderung von Ersatzgut anstelle des nicht verladenen Gutes des Absenders in Abzug gebracht werden. Die hier vorgeschlagene Abzugsregelung orientiert sich inhaltlich an den seerechtlichen Vorschriften des § 587 Satz 1 Nr. 1 und § 588 Abs. 2 Satz 2 HGB. § 578 Satz 2 HGB und § 35 Abs. 2 BinSchG können dagegen nur eingeschränkt als Vorbilder herangezogen werden, da sie darauf zugeschnitten sind, daß der Absender den Anspruch auf die ausschließliche Nutzung des Schiffes während der vorgesehenen Reise behält. Die genannten Rechtsvorschriften werden allerdings schon heute einschränkend ausgelegt. Nimmt der Frachtführer (Verfrachter) nämlich eine Ersatzladung mit, so muß er nach herrschender Rechtslehre deren Fracht dem Absender (Befrachter) in Analogie zu §§ 324, 552, 615 und 649 BGB gutbringen.

Weiter wird dem Frachtführer nach Satz 2 1. Halbsatz ein etwaiges Standgeld zugebilligt, das angefallen sein kann, wenn er über die Ladezeit hinaus auf die vollständige Verladung gewartet hat (vgl. § 412 Abs. 3 HGB-E). Schließlich wird ihm ein Anspruch auf die Mehrkosten eingeräumt, die infolge der Unvollständigkeit der Ladung entstehen. Dies entspricht inhaltlich § 35 Abs. 2 Satz 2 BinSchG sowie § 578 Satz 3 HGB. Die Gewährung eines Anspruchs auch auf Mehrkosten erscheint erforderlich, um sicherzustellen, daß dem Frachtführer auch diejenigen Aufwendungen erstattet werden, die ihm infolge der unvollständigen Verladung, etwa durch Umstauen oder sonstige erforderliche Sicherheitsmaßnahmen, entstanden sind. Zwar enthält bereits § 420 Abs. 1 HGB-E in Satz 2 einen Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen, die nicht von der Fracht gedeckt sind. Durch eine ausdrückliche Klarstellung an dieser Stelle für die Teilbeförderung sollen jedoch – zumindest für den hier geregelten Fall – Abgrenzungsschwierigkeiten, ob und inwieweit etwaige Vermögensseinbußen üblicherweise noch vom Beförderungsentgelt erfaßt sind, vermieden werden.

Nach Satz 3 kann der Frachtführer – wiederum entsprechend dem geltenden Recht nach § 35 Abs. 2 Satz 1 BinSchG, § 578 Satz 2 HGB – die Bestellung einer anderweitigen Sicherheit verlangen, falls das ihm nach § 440 Abs. 1 HGB-E zustehende Pfandrecht am Gut dadurch, daß infolge unvollständiger Verladung nur eine Teilmenge des Gutes befördert wird, derart geschmälert ist, daß die ihm zustehende Frachtforderung nicht mehr gedeckt ist.

Satz 4 schränkt schließlich entsprechend der Schutzrichtung der Vorschrift die zuvor dem Frachtführer eingeräumten Ansprüche für den Fall ein, daß die unvollständige Verladung auf Umständen beruht, die seinem Risikobereich zuzurechnen sind. Diese abgestufte Rechtsfolgenlösung entspricht wiederum dem „Sphärengedanken“ als dem an zahlreichen Stellen des Entwurfs niedergelegten Ausgleichsmodell (vgl.

§ 412 Abs. 3, § 415 Abs. 3 Satz 3, § 417 Abs. 4, § 419 Abs. 1 Satz 3, § 420 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 HGB-E).

Zu § 417 (Rechte des Frachtführers bei Nichteinhaltung der Ladezeit)

Nachdem in den vorangegangenen Bestimmungen Befugnisse des Absenders zur Umgestaltung des Frachtvertrages geregelt worden sind, behandelt diese Vorschrift Gestaltungsmöglichkeiten des Frachtführers, allerdings beschränkt auf den Fall, daß die Ladezeit nicht eingehalten wird. Für diesen Fall sollen dem Frachtführer Dispositionsmöglichkeiten insbesondere im Hinblick auf die weitere Verwendung des Transportmittels eingeräumt werden. Vorbilder findet die Bestimmung zum einen in allgemein bürgerlich-rechtlichen Vorschriften, nämlich in § 326 Abs. 1 und § 643 BGB, zum anderen in den für Schiffstransporte geltenden Regelungen der §§ 33 bis 35 BinSchG und §§ 570, 571 und 585 HGB.

Absatz 1 umschreibt einleitend die denkbaren Gründe für die Nichteinhaltung der Ladezeit. Die Gründe müssen, wie sich aus Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 4 ergibt, beim Absender liegen: Erfasst sind diejenigen Fälle, in denen der Absender seine Pflichten auf Grund von Umständen, die seiner Risikosphäre zuzuordnen sind, nicht erfüllt hat. Die Regelung knüpft hierfür an § 412 HGB-E an und umschreibt die Fälle der Nichteinhaltung der Ladezeit dahin gehend, daß der Absender das Gut entweder nicht innerhalb dieses Zeitraums verlädt oder nicht zur Verfügung stellt. Hierbei bestimmt sich der Begriff der „Ladezeit“ nach der in § 412 Abs. 2 HGB-E vorgenommenen Legaldefinition. Die Differenzierung zwischen den beiden genannten Fallkonstellationen erklärt sich weiter ebenfalls im Hinblick auf die für die Pflichtenverteilung im Ladegeschäft zu berücksichtigende Vorschrift des § 412 Abs. 1 Satz 1 HGB-E. Hiernach kommen nämlich beide Fälle in Betracht: So kann der Absender entweder zum Verladen verpflichtet sein oder, wenn ihn nicht die Verladepflicht trifft, jedenfalls dazu, das Gut zur Verfügung zu stellen. Kennzeichen der umschriebenen Situation ist es jeweils, daß der Absender die ihm zugewiesene Mitwirkungshandlung nicht rechtzeitig vorgenommen hat.

Das in Absatz 1 vorgesehene Regelungsmodell, das den Frachtführer zur Nachfristsetzung unter gleichzeitiger Erklärung, nicht länger warten zu wollen, berechtigt, findet in zweierlei Hinsicht seine Wurzeln im geltenden Recht:

Das Institut der Nachfristsetzung ist aus den allgemeinen zivilrechtlichen Vorschriften in § 326 Abs. 1 Satz 1, § 643 Satz 1 BGB bekannt. Die Rechtsfolgen der Nachfristsetzung orientieren sich jedoch allein an § 326 Abs. 1 Satz 2 BGB, der nach Fristablauf dem Erklärenden eine weitere Wahlmöglichkeit zuweist. Die Konzeption des § 643 Satz 2 BGB, wonach der Vertrag nach Fristablauf ohne weiteres als aufgehoben gilt, erschien zu undifferenziert und zu weitgehend.

Transportrechtliches Vorbild der vorgeschlagenen Regelung ist das schiffahrtsrechtliche Konzept der Wartezeit nach den §§ 33, 51 BinSchG, § 570 HGB.

Die in diesen Vorschriften enthaltene Regelung über die Erklärung des Frachtführers bzw. Verfrachters, nach Ablauf der Lade- bzw. Lösch- sowie einer etwaigen Überliegezeit nicht länger warten zu wollen, korrespondiert mit der nunmehr vorgeschlagenen Regelung über die Kündigungserklärung.

Entbehrlich erschienen Regelungen für das Entladen, wie diese in § 51 BinSchG enthalten sind. Die Regelung in § 419 Abs. 3 HGB-E über den Eintritt von Ablieferungshindernissen ist hier für ausreichend erachtet worden. Weiter ist darauf verzichtet worden, entsprechend §§ 33, 51 BinSchG die Länge der Wartezeit genauer zu spezifizieren oder eine Ermächtigung zur Festlegung der Wartezeit durch Verordnung vorzusehen. Das gewählte Kriterium der „Angemessenheit“, das auch in § 412 Abs. 2 HGB-E zur Definition der Ladezeit herangezogen worden ist, erlaubt eine Fristbestimmung unter Abwägung der beteiligten Interessen und bietet zugleich Raum für die im Rahmen einer transportmittelübergreifenden Regelung erforderliche Flexibilität.

Die in den nachfolgenden Absätzen vorgenommene Ausgestaltung der Frachtführerrechte nach Fristablauf greift die bereits den §§ 415, 416 HGB-E zugrundeliegende Differenzierung zwischen den Fällen der Nicht- und der Teillieferung von Ladung auf.

Absatz 2 räumt dem Frachtführer bei gänzlicher Nichtlieferung von Ladung ein Kündigungsrecht ein. Der Begriff „Kündigung“ entstammt allgemeinem Werkvertragsrecht (vgl. § 643 BGB), in das Transportrecht ist er – wie auch im Zusammenhang mit den Gestaltungsrechten des Absenders (vgl. bereits zu § 415 Abs. 1 HGB-E) – neu aufgenommen worden. Diese Klarstellung dient bezüglich des Bestehens eines Kündigungsrechts vor allem den Interessen des Frachtführers. Zugleich kommt die vorgeschlagene Regelung auch den Belangen des Absenders entgegen: Abweichend vom Konzept der Wartezeit (§ 34 BinSchG, § 585 HGB) und von dem Modell des § 643 BGB wird im Anschluß an die Nachfristsetzung eine weitere Erklärung des Frachtführers gefordert; auf diese Weise werden die Chancen für eine Fortsetzung des Vertrages, an der insbesondere dem säumigen Absender gelegen sein könnte, erweitert.

Die Verweisung auf § 415 Abs. 2 HGB-E sorgt für eine einheitliche Ausgestaltung der Rechtsfolgen im Kündigungsfall, gleichgültig, welche Seite den Vertrag kündigt. In Fortführung des zur Kündigung durch den Absender entwickelten Konzepts werden auch hier die Entscheidungsmöglichkeiten des Frachtführers gegenüber dem geltenden Recht (vgl. § 34 BinSchG, §§ 585, 580 HGB) erweitert. Auch hier besteht eine Wahlmöglichkeit zwischen mehreren Anspruchsinhalten – entweder Fracht, Standgeld und Aufwendungsersatz auf Grund konkreten Einzelnachweises (§ 415 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 HGB-E) oder Fautfracht als Pauschalentschädigung (§ 415 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 HGB-E).

Absatz 3 behandelt – entsprechend der dem geltenden Recht in den §§ 34 und 35 Abs. 1 Satz 1 BinSchG und auch dem Regelungsvorschlag in den §§ 415 und 416 HGB-E zugrundeliegenden Systematik – den Fall der Unvollständigkeit der Ladung in einer

gesonderten Regelung. Die Vorschrift räumt dem Frachtführer die Befugnis ein, mit der Beförderung der unvollständigen Ladung zu beginnen, und billigt ihm zugleich die in § 416 Satz 2 und 3 HGB-E vorgesehenen Rechte zu. Damit lehnt sie sich an die geltenden schiffahrtsrechtlichen Bestimmungen an. Wiederum wird eine Symmetrie der Rechtsfolgen für die Fälle des Beförderungsverlangens des Absenders einerseits (§ 416 HGB-E) und des Beförderungsantritts durch den Frachtführer andererseits erzielt.

Die vorgeschlagene Regelung entspricht schließlich auch insoweit dem geltenden Recht, als sie hinsichtlich der Reichweite der Frachtführerrechte für den Fall der Teillieferung von Ladung gegenüber dem der Nichtlieferung zurückbleibt: Die Einräumung eines Kündigungsrechts als der Befugnis, sich gänzlich vom Vertrag zu lösen, ist hier nicht sachgerecht, zumal dem Frachtführer in Anwendung des § 416 Satz 2 HGB-E der Anspruch auf die volle Fracht zusteht.

Was die Entscheidungsmöglichkeiten des Frachtführers betrifft, so steht die Ausübung der ihm in den Absätzen 2 und 3 eingeräumten Wahlrechte zwar in seinem Belieben; wenn er allerdings nach Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Nachfrist weiter zuwartet, kann er ein hierbei aufgelaufenes weiteres Standgeld – entsprechend den zum geltenden Recht in §§ 34, 35 BinSchG, §§ 579, 585 HGB entwickelten Grundsätzen – nur auf Grund einer weiteren Abrede mit dem Absender verlangen.

Absatz 4 schließt – wiederum als Ausprägung des „Sphärengedankens“ (vgl. § 412 Abs. 3, § 415 Abs. 3 Satz 3, § 416 Satz 3, § 419 Abs. 1 Satz 3, § 420 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 HGB-E) – die dem Frachtführer gewährten Rechte für den Fall aus, daß die Ursache für die Nichteinhaltung der Ladezeit seinem Risikobereich zuzurechnen ist. Dem Absender bleibt in diesem Fall die Möglichkeit der Kündigung nach § 415 HGB-E unbenommen.

Zu § 418 (Nachträgliche Weisungen)

Die Vorschrift regelt das Recht des Absenders und des Empfängers zu nachträglichen Weisungen gegenüber dem Frachtführer. Sie lehnt sich im wesentlichen an Artikel 12 CMR an. Weitere Entsprechungen im deutschen Recht finden sich in § 433 HGB, § 27 KVO, § 72 EVO und Artikel 30 bis 32 CMR. Durch Verwendung des Begriffs „Weisung“ neben dem aus den genannten Vorschriften des geltenden Rechts bekannten Begriff der „Verfügung“ soll hervorgehoben werden, daß es sich hier nicht um eine Verfügung als Rechtsänderung, -übertragung oder -aufhebung im Sinne des Sachenrechts handelt, sondern um eine einseitige nachträgliche Vertragsänderung entsprechend dem allgemeinen Auftragsrecht der §§ 662, 665 BGB.

Absatz 1 behandelt das Weisungsrecht des Absenders: Satz 1 gibt dem Absender entsprechend Artikel 12 Abs. 1 Satz 1 CMR das Recht, über das Gut zu verfügen. Satz 2 enthält eine exemplarische Aufzählung möglicher Weisungsinhalte nach dem Vorbild des Artikels 12 Abs. 1 Satz 2 CMR. Die zulässigen Weisungen werden nicht abschließend aufgezählt,

wie dies für innerdeutsche Transporte bisher etwa in § 27 Abs. 1 Satz 3 KVO oder § 72 Abs. 2 EVO geschieht. Die gewählte offene Formulierung soll der Vielfalt möglicher Fallgestaltungen gerecht werden. Eine Begrenzung der Weisungsinhalte ist auch nicht im Interesse des Frachtführers erforderlich, da dessen Schutzbedürfnisse gegenüber willkürlichen Vertragsänderungen durch Einschränkung der Befolungspflicht gewahrt werden (vgl. Absatz 1 Satz 2 in dieser Vorschrift).

Die Aufzählung lehnt sich sowohl in der Sache als auch sprachlich weitgehend an Artikel 12 Abs. 1 Satz 2 CMR, aber auch an § 433 Abs. 1 HGB an. Eine Abweichung besteht allein insofern, als nicht nur auf die Weisung Bezug genommen wird, das Gut an einen anderen Bestimmungsort abzuliefern, sondern daneben auch auf diejenige Weisung, die auf eine Änderung der Ablieferungsstelle zielt. Die vorgeschlagene Regelung greift hier den bereits in der Bestimmung über die Frachtbriefangaben in § 408 Abs. 1 Nr. 4 HGB-E zum Ausdruck gebrachten Gedanken auf, daß zwischen Ablieferungsstelle und Bestimmungsort zu unterscheiden ist. Zugleich soll der erheblichen praktischen Bedeutung einer Bestimmung der Ablieferungsstelle Rechnung getragen werden.

Der Fall einer Weisung zur Wiederausladung, der für die Binnenschifffahrt nach geltendem Recht in § 37 BinSchG eine Sonderregelung findet, ist hier nicht gesondert erwähnt worden. Eine Spezialregelung ist hier nicht erforderlich, da diese Konstellation bereits von den allgemeinen Regeln über das Weisungsrecht erfaßt und hiernach interessengerecht zu lösen ist.

Satz 3 folgt sachlich Artikel 12 Abs. 5 Buchstabe b CMR (vgl. auch § 27 Abs. 2 KVO, § 72 Abs. 5 EVO). Die Regelung umschreibt, unter welchen Voraussetzungen der Frachtführer eine Weisung nicht auszuführen braucht: Hierbei sollen – entsprechend dem geltenden Recht – sowohl Interessen des Frachtführers als auch diejenigen des Absenders oder des Empfängers zu berücksichtigen sein.

Hinsichtlich der Belange des Frachtführers soll nicht allein auf das Kriterium der „Zumutbarkeit“ abgestellt werden, da dieses Merkmal allein ohne Nennung jeglicher Bezugsgröße als zu unklar erscheint. Allerdings kommt die vorgeschlagene Regelung den Interessen des Frachtführers weitergehend als das Vorbild in Artikel 12 Abs. 5 Buchstabe b CMR entgegen: Während dort dem Frachtführer ein Ablehnungsrecht nur eingeräumt wird, wenn die Befolgung der Weisung die normale Tätigkeit seines Unternehmens „hemmt“, d. h. ernstlich behindert, soll es nunmehr ausreichen, daß die Ausführung der Weisung einen „Nachteil“ für den Frachtführerbetrieb „mit sich zu bringen droht“. Auch die Neuformulierung stellt somit auf eine etwaige Einwirkung auf die Betriebsabläufe beim Frachtführer ab. An deren Intensität sind jedoch geringere Anforderungen zu stellen als nach der CMR – „Nachteil“ statt „Hemmung“ –, weiter impliziert die Formulierung „droht“, daß es auf eine ex-ante-Beurteilung aus der Sicht des Frachtführers ankommt. Unter Berücksichtigung der Grundsätze von Treu und Glauben ergibt sich

jedoch, daß auch nach der Neuformulierung nicht schon jede Unverträglichkeit mit dem Unternehmenskonzept des Frachtführers ausreichen kann, um eine Weisung abzulehnen. Die vorgeschlagene Regelung schafft so einen Kompromiß, durch den einerseits das nach Satz 2 inhaltlich unbeschränkte Weisungsrecht durch weitreichende Ablehnungsmöglichkeiten des Frachtführers kompensiert werden, andererseits noch dem fremdnützigen Geschäftsbesorgungscharakter des Frachtvertrages in hinreichendem Maße Rechnung getragen werden soll.

Abweichend von Artikel 12 Abs. 5 Buchstabe b CMR ist darauf verzichtet worden, ausdrücklich zu regeln, daß die Ausführung der Weisung möglich sein muß. Nach deutschem Recht bieten nämlich bereits allgemeine Unmöglichkeitssätze (vgl. § 275 BGB) für den Fall der Nichtausführbarkeit einer Weisung eine sachgerechte Lösung. Weiter stellt der Zusatz „insoweit“ ausdrücklich klar, daß nach Maßgabe der im Gesetz genannten Voraussetzungen auch eine partielle Befolgung von Weisungen in Betracht kommt.

Satz 4 räumt entsprechend dem geltenden Recht (vgl. Artikel 12 Abs. 5 Buchstabe a, 2. Halbsatz CMR, § 433 Abs. 1 Satz 2 HGB, § 27 Abs. 3 KVO, § 72 Abs. 8 EVO), dem Frachtführer, der eine Weisung befolgen muß, Ausgleichsansprüche ein. Diese umfassen – weitergehend als die bisher spezialgesetzlich festgelegten Anspruchsinhalte – neben Aufwendungsersatz eine angemessene Vergütung für die abweichende Vertragsausführung sowie einen Vorschuß entsprechend allgemeinen Grundsätzen des Auftragsrechts (vgl. §§ 675, 669 BGB).

Absatz 2 regelt den Übergang des Verfügungsrechts vom Absender auf den Empfänger. Nachdem die Ausstellung eines Frachtbriefes nicht mehr als Regelfall anzusehen ist (vgl. § 408 Abs. 1 HGB-E), kann die Übergabe des Frachtbriefes, auf die in diesem Zusammenhang in Artikel 12 Abs. 2 Satz 1 CMR, aber auch in § 433 Abs. 2 Satz 1 HGB, § 72 Abs. 10 EVO sowie Artikel 30 § 4 CIM abgestellt wird, als Anknüpfungskriterium für den Übergang des Verfügungsrechts nicht mehr herangezogen werden. Eine derartige Regelung ginge nämlich in den Fällen, in denen gerade kein Frachtbrief ausgestellt ist, ins Leere. Daher wird statt dessen als zeitliche Zäsur die Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle festgelegt.

Zwar ist erwogen worden, den Zeitpunkt, in dem das Verfügungsrecht auf den Empfänger übergehen soll, vorzuverlegen, etwa auf den einer Anzeige der Erfüllungsbereitschaft durch den Empfänger oder auf den der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort. Diese Lösung ist jedoch nicht gewählt worden: Einer Kontaktaufnahme seitens des Empfängers, die die Voraussetzungen eines Ablieferungsverlangens nach § 421 Abs. 1 Satz 1 HGB-E nicht erfüllt, ist lediglich ein unverbindlicher Charakter beizumessen, so daß eine Anknüpfung an diesen Tatbestand nicht angezeigt erschien. Bei Abstellen auf die Ankunft des Gutes am Bestimmungsort würde es demgegenüber zu einem Auseinanderfallen der für das Weisungsrecht nach § 418 Abs. 2 HGB-E und für die sonstigen

Empfängerrechte nach § 421 Abs. 1 HGB-E maßgeblichen Zeitpunkte kommen. Im Rahmen des § 421 Abs. 1 HGB-E ist es jedoch unbedingt erforderlich, an den dort gewählten Zeitpunkt der Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle anzuknüpfen. Dort geht nämlich das Ablieferungsverlangen zugleich mit der Entstehung der Zahlungspflicht einher; für deren Umfang, der doch für das Interesse des Empfängers an verbindlicher Entgegennahme des Gutes von erheblicher Bedeutung ist, ergeben sich Anhaltspunkte jedoch eher nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle: Zu diesem Zeitpunkt kann der Empfänger nämlich den Frachtbrief einsehen oder zumindest das Gut in Augenschein nehmen.

Die nunmehr gewählte Ausgestaltung führt mithin zu einem einheitlichen zeitlichen Konzept innerhalb der die Rechtsposition des Empfängers betreffenden Regelungen in § 418 Abs. 2 und § 421 Abs. 1 HGB-E. Weiter werden Doppellegitimationen und konkurrierende Verfügungsbefugnisse vermieden. Da die Vorschrift nicht nach Maßgabe des § 448 HGB-E der vertraglichen Gestaltungsfreiheit entzogen ist, bleibt es den Beteiligten im übrigen unbenommen, abweichende Vereinbarungen zu treffen, etwa um dem Empfänger bei Bedarf ein Verfügungsrecht zu einem früheren Zeitpunkt, beispielsweise zwecks Konkretisierung der Ablieferungsstelle, einzuräumen.

Für den Fall der Ausübung des Verfügungsrechts durch den Empfänger wird in Absatz 2 Satz 3 eine den Absenderverpflichtungen nach Absatz 1 Satz 3 entsprechende Kostentragungs-, Vergütungs- und Vorschußpflicht des Empfängers normiert.

Absatz 3 übernimmt aus Artikel 12 Abs. 4 CMR die Regelung, daß ein durch Weisung des Empfängers bestimmter Dritter nicht seinerseits wiederum einen anderen Empfänger bestimmen kann. Angesichts der praktisch häufigen Staffelung von Empfangspersonen ist es notwendig, auch die Bestimmung weiterer Drittempfänger auf diese Weise gesetzlich zu erfassen und so – entsprechend der CMR-Vorschrift – einer zu weitgehenden Belastung des Frachtführers entgegenzuwirken.

Absatz 4 gibt den Parteien für den Fall, daß ein Frachtbrief ausgestellt worden ist, die Möglichkeit, der Absenderausfertigung die Wirkung eines Sperrpapiers, wie dieses in Artikel 12 Abs. 5 Buchstabe a CMR geregelt ist, beizumessen: Der Absender kann sein Verfügungsrecht hiernach nur gegen Vorlage der Absenderausfertigung ausüben, wenn dies im Frachtbrief vorgeschrieben (vgl. § 408 Abs. 1 Satz 2 HGB-E) und dieser von beiden Parteien unterzeichnet worden ist.

Das Erfordernis eines Frachtbriefvermerks findet hierbei keine Entsprechung in der CMR. Es erscheint jedoch sachgerecht, an diese Voraussetzung der Frachtbriefeintragung anzuknüpfen, da ein Bedürfnis für eine regelmäßige Ausgestaltung als Sperrpapier für Binnentransporte, bei denen der Schwerpunkt der zu schaffenden Regelungen anzusiedeln ist, nicht gegeben ist. Wenn aber der Frachtbrief nur auf Grund einer Einzelabrede der Parteien Sperrpapier sein soll, ist zu fordern, daß diese Abrede im Frachtbrief niedergelegt wird. Eine klare Regelung

der Voraussetzung der Ausübung des Verfügungsrechts sollte insbesondere im Hinblick darauf getroffen werden, daß Absatz 6 dieser Bestimmung an ein Fehlverhalten des Frachtführers im Zusammenhang mit der Frachtbriefvorlage auch Haftungsfolgen knüpft. Das Erfordernis beiderseitiger Unterzeichnung entspricht im übrigen der in § 408 HGB-E hinsichtlich der Beweiskraft des Frachtbriefs getroffenen Regelung und wird somit schlechthin zur Voraussetzung für die Zuweisung besonderer Rechtsfolgen an den Frachtbrief. Eine vom gesetzlichen Regelfall abweichende Ausgestaltung der Voraussetzungen der Rechtsausübung – im Hinblick auf elektronische Datenübermittlungsverfahren – ist der Parteivereinbarung überlassen worden.

Die Rechtsfolgen des sogenannten „Sperrvermerks“ in dem beiderseits unterzeichneten Frachtbrief entsprechen nach dem Entwurf der Konzeption des Sperrpapiers nach Artikel 12 Abs. 5 Buchstabe a CMR: Hiernach hängt das Recht des Absenders, den Vertragsablauf umzugestalten, davon ab, daß er sich nicht seiner Eingriffsmöglichkeiten durch Weitergabe der Absenderausfertigung begeben hat. Entsprechend dem geltenden Recht wird hierbei an die Absenderausfertigung angeknüpft, also an das nach § 408 Abs. 2 Satz 3 HGB-E für den Absender bestimmte Exemplar.

Absatz 5 regelt die Pflicht des Frachtführers, den Verfügungsberechtigten zu benachrichtigen, wenn er eine ihm erteilte Weisung nicht auszuführen beabsichtigt. Die vorgeschlagene Regelung stellt im Vergleich zu dem in Artikel 12 Abs. 6 CMR enthaltenen Vorbild ausdrücklich klar, daß der Frachtführer die Mitteilung nicht erst machen muß, wenn er sein Unvermögen bei Ausführung der Weisung feststellt, sondern bereits dann, wenn er beschließt, die Weisung nicht zu befolgen. Diese frühzeitige Informationspflicht entspricht dem Leitbild fremdnütziger Geschäftsbesorgung und erlaubt dem Weisungsberechtigten rechtzeitige Dispositionen. Eine unbillige Belastung des Frachtführers ist darin nicht zu sehen, zumal in der Neuregelung der Maßstab für eine Nichtbefolgung der Weisungen (vgl. Absatz 1 Satz 3 dieser Vorschrift) gegenüber der CMR abgemildert worden ist.

Absatz 6 übernimmt aus Artikel 12 Abs. 7, 2. Alternative CMR die verschuldensunabhängige, der Höhe nach unbeschränkte Haftung des Frachtführers bei Ausführung einer Weisung ohne Vorlage der notwendigen Frachtbriefausfertigung. Allerdings betrifft der in Absatz 6 Satz 1 umschriebene Haftungstatbestand – abweichend von Artikel 12 Abs. 7 CMR – ausschließlich das Fehlverhalten des Frachtführers im Falle der Ausstellung eines Sperrpapiers. Weder der in Artikel 12 Abs. 7, 1. Alternative CMR sanktionierte Fall der Nichtausführung einer Weisung noch etwa sonstige im Zusammenhang mit Weisungsrechten denkbare Pflichtverletzungen sind hier einbezogen worden. Dies erklärt sich daraus, daß Pflichtenverstöße im Zusammenhang mit Sperrpapieren die Wirksamkeit und Verlässlichkeit der diesen Papieren gesetzlich zugewiesenen Schutzwirkung beeinträchtigen und daher besonders gravierend sind. Hieraus

rechtfertigt sich auch die nach Haftungsmaßstab und -höhe strenge Haftungsregelung in Absatz 6.

Die Fälle sonstiger Pflichtverletzungen im Zusammenhang mit Weisungsrechten sollen demgegenüber ohne weiteres über das Institut der positiven Forderungsverletzung zu lösen sein. Diese Fälle sind nur insoweit spezialgesetzlich erfaßt, als in § 433 HGB-E für die Verletzung solcher Pflichten, die eng und unmittelbar mit der Beförderung zusammenhängen, eine entsprechend der Güterschadens- und Verspätungshaftung zu bestimmende Haftungsbegrenzung vorgesehen ist.

Absatz 6 Satz 2 schließt für den in Satz 1 umschriebenen Haftungsfall die Anwendung der Vorschriften über die Beschränkung der Haftung aus. Auf diese Weise wird ausdrücklich klargestellt, daß die Fälle der Mißachtung des Sperrpapiers hier abschließend geregelt sind, so daß der Frachtführer nicht nur für sonstige Vermögensschäden, sondern auch und für Güter- und Verspätungsschäden unbegrenzt haftet. Dies entspricht dem Regelungsziel einer strengen Sanktionierung eines Fehlverhaltens im Zusammenhang mit Sperrpapieren. Ein Wertungswiderspruch zur Frachtführerhaftung im Zusammenhang mit Begleitpapieren nach § 413 Abs. 2 HGB-E, die ihrerseits auf den bei Güterverlust zu zahlenden Betrag begrenzt ist, ergibt sich nicht, da die Mißachtung eines Sperrpapiers den Handel mit den beförderten Gütern gefährdet und deshalb besonders schwerwiegend ist.

Zu § 419 (Beförderungs- und Ablieferungshindernisse)

Die Vorschrift regelt die Rechtsfolgen von Beförderungs- und Ablieferungshindernissen und orientiert sich hierbei im wesentlichen an den Artikeln 14 bis 16 CMR. Weitere Entsprechungen finden sich in den für innerstaatliche Straßentransporte geltenden Bestimmungen der § 428 Abs. 1, § 437 HGB und § 28 KVO sowie für Binnenschifftransporte in §§ 68 und 69 BinSchG für Beförderungs- und in § 52 BinSchG für Ablieferungshindernisse.

Die vorgeschlagene Regelung ist gegenüber der CMR, die in erster Linie als Vorbild gedient hat, neu strukturiert und gestrafft worden: Die regelungstechnische Trennung von Beförderungshindernissen einerseits (Artikel 14 CMR) und Ablieferungshindernissen andererseits (Artikel 15 CMR) sowie schließlich von Befugnissen und Ansprüchen des Frachtführers (Artikel 16 CMR), die der Systematik der CMR zugrundeliegt, ist aufgegeben worden. Eine Zusammenfassung von Beförderungs- und Ablieferungshindernissen in einer Vorschrift erschien im Hinblick darauf naheliegend, daß bereits in Artikel 16 CMR die Rechtsfolgen weitgehend deckungsgleich geregelt sind.

Absatz 1 übernimmt aus Artikel 14 Abs. 1, Artikel 15 Abs. 1 Satz 1 CMR den Grundsatz, daß der Frachtführer bei Vorliegen der bezeichneten Hindernisse Weisungen des Verfügungsberechtigten einzuholen hat, und trifft ergänzende Bestimmungen über das Verfügungsrecht sowie über die Rechtsfolgen für den Frachtführer nach Weisungserhalt.

Satz 1 schafft durch Definition der Hindernistatbestände einen Anknüpfungspunkt für die nachfolgenden Bestimmungen.

Entsprechend der Konzeption des Artikels 14 Abs. 1 CMR kann nicht jede Erschwernis der Beförderung als Beförderungshindernis erachtet werden. Es wurde jedoch – abweichend von der CMR – davon abgesehen, bei Formulierung der Definition den Begriff der „Unmöglichkeit“ zu verwenden. Dieser impliziert nach deutschem Recht (vgl. § 275 BGB) nämlich stets die Nichterbringlichkeit der Leistung, während es doch für das Vorliegen eines Beförderungshindernisses ausreichen soll, daß die Leistung nicht entsprechend den von den Parteien getroffenen Vorgaben erbracht werden kann. Als Maßstab hierfür ist entsprechend dem gegenüber der CMR modifizierten Verständnis des Frachtbriefs nicht mehr dieser, sondern vielmehr der Beförderungsvertrag selbst heranzuziehen. Die Formulierung „wird [...] erkennbar“ stellt klar, daß – insoweit in Abweichung von Artikel 14 Abs. 1 CMR – schon im Augenblick des Erkennenmüssens und nicht erst bei Eintritt des Hindernisses Weisungen einzuholen sind, und sichert so die rechtzeitige Information des Verfügungsberechtigten.

Um Beförderungs- und Ablieferungshindernisse in zeitlicher Hinsicht voneinander abzugrenzen, stellt der Entwurf nicht mehr wie Artikel 14 Abs. 1, Artikel 15 Abs. 1 Satz 1 CMR auf die Ankunft am Bestimmungsort, sondern auf die Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle ab. Dies entspricht der Abgrenzung der Rechtspositionen von Absender und Empfänger, wie diese auch an anderer Stelle des Entwurfs vorgenommen worden ist, so etwa hinsichtlich des Übergangs des Weisungsrechts nach § 418 Abs. 2 HGB-E oder hinsichtlich der Aktivlegitimation des Empfängers nach § 421 Abs. 1 HGB-E. Nach der praktischen Anschauung ist die Beförderung von „Stelle“ zu „Stelle“ als ein einheitlicher Vorgang anzusehen; etwaige Hindernisse sind daher einheitlich zu beurteilen. Die Überschreitung der Grenzen der politischen Zielgemeinde während des Beförderungsvorgangs erschien demgegenüber eher zufällig und daher als Zäsur für die Unterscheidung der Hindernistatbestände weniger geeignet. Wenn Bedarf für eine vom gesetzlichen Regelfall abweichende Ausgestaltung besteht, kann diesem ohne weiteres durch abweichende Parteivereinbarung genügt werden. Eine zwingende Geltung der Bestimmung nach Maßgabe des § 448 HGB-E besteht nicht.

Hinsichtlich der Definition der Ablieferungshindernisse ist die in Artikel 15 Abs. 1 Satz 1 CMR vorgenommene allgemeine Umschreibung beibehalten worden, nach der sich der Tatbestand der Ablieferungshindernisse erst in Abgrenzung zu den Beförderungshindernissen erschließt. Auf diese Weise werden Lücken zwischen den Hindernistatbeständen vermieden. Allerdings wird in Abweichung von der CMR nicht auf den „Eintritt“, sondern auf das „Bestehen“ von Ablieferungshindernissen abgestellt, um zu verdeutlichen, daß nicht punktuell an den Augenblick des Auftretens, sondern vielmehr an den Zustand, d. h. an das Vorhandensein des Hindernisses schlechthin, angeknüpft werden soll.

Satz 2 sieht entsprechend Artikel 15 Abs. 1 Satz 2 CMR für die Fälle der Nichtermittelbarkeit oder der Annahmeverweigerung des verfügungsberechtigten Empfängers den Rückfall des Verfügungsrechts auf den Absender vor. Hierbei wird entsprechend der CMR auf eine möglicherweise notwendige Frachtbriefvorlage (vgl. Artikel 12 Abs. 5 Buchstabe a CMR, § 418 Abs. 4 HGB-E) verzichtet. Der Absender wird nämlich, wenn das Verfügungsrecht auf den Empfänger übergegangen ist, einen etwa ausgestellten Frachtbrief nicht mehr vorlegen können, da er diesen – als Voraussetzung für den Übergang des von der Vorlage des Frachtbriefs abhängig gemachten Weisungsrechts – an den Empfänger weitergegeben haben wird. Allerdings ist eine dem Artikel 15 Abs. 2 CMR entsprechende Regelung, die dem Empfänger trotz Annahmeverweigerung noch ein Verfügungsrecht zubilligt, entfallen: Die Rechtslage gewinnt so an Übersichtlichkeit für den Frachtführer, der nunmehr lediglich von einer Seite Weisungen zu erwarten hat; der Empfänger muß sich an der einmal erklärten Annahmeverweigerung festhalten lassen.

Satz 3 regelt entsprechend Artikel 16 Abs. 1 CMR die Ansprüche des Frachtführers infolge hindernisbedingt erteilter Weisungen. Während allerdings Artikel 16 Abs. 1, 2. Halbsatz CMR die Ansprüche des Frachtführers nur für den Fall ausschließt, daß der Frachtführer dessen Entstehung verschuldet hat, wird hier das Bestehen von Ansprüchen entsprechend dem „Sphärengedanken“ (vgl. § 412 Abs. 3, § 415 Abs. 3 Satz 3, § 416 Satz 3, § 417 Abs. 4, § 420 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 HGB-E) daran geknüpft, daß das Hindernis nicht dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen ist. Hinsichtlich der Anspruchsinhalte verweist die Vorschrift auf § 418 Abs. 1 Satz 4 HGB-E und übernimmt so die bereits dort gegenüber der CMR vollzogene Erweiterung: Neben Aufwendungsersatz steht dem Frachtführer eine angemessene Vergütung sowie gegebenenfalls ein Vorschuß zu. Auf diese Weise wird dem Bedürfnis des Frachtführers Rechnung getragen, für den Einsatz von Arbeitskraft und Betriebsmitteln auch bei hindernisbedingt erteilter Weisung ein Entgelt zu erhalten. Hierbei beschränkt sich die an dieser Stelle vorgesehene Regelung allein auf das Entgelt für die in Durchführung der Weisung ausgeführten Verrichtungen. Ein Anspruch auf Zahlung sog. „Distanzfracht“ wegen einer bis zum Eintritt des Hindernisses zurückgelegten Beförderungsstrecke, also wegen einer bereits erbrachten Beförderungsleistung, ist in § 420 Abs. 2 Satz 1 HGB-E noch gesondert geregelt.

Absatz 2 übernimmt die in Artikel 15 Abs. 3 CMR enthaltene Sonderregelung, die für den Fall, daß der verfügungsberechtigte Empfänger einen Drittempfänger bestimmt hat, den Empfänger in die Position des Absenders, den Dritten in die des Empfängers aufrücken läßt.

Die in Absatz 3 für den Fall fehlender Weisungen getroffene Regelung faßt die in Artikel 14 Abs. 2, Artikel 16 Abs. 2 und 3 CMR enthaltenen Grundsätze zusammen. In der Sache erhält der Frachtführer hier entsprechend der CMR weitgehende Dispositionsfreiheit, die allerdings unter dem Vorbehalt der Interessenwahrung gegenüber dem Verfügungsberechtigten steht (Artikel 14 Abs. 2 CMR, §§ 675, 622 BGB). Soweit Abweichungen vorgeschlagen worden sind, sollen diese in erster Linie der Rechtsklarheit dienen und das CMR-Vorbild den Gegebenheiten des heutigen Transportwesens anpassen.

Satz 1 umschreibt – in Abweichung von Artikel 14 Abs. 2 CMR – die Situation des Frachtführers dahin gehend, daß er Weisungen nicht „erlangen“ konnte. Auf diese Weise soll sowohl der Fall erfaßt werden, daß der Frachtführer auf Anfrage keine oder keine ordnungsgemäße Weisung erhalten hat, als auch derjenige, daß um eine Weisung überhaupt nicht nachgesucht werden konnte, etwa weil hierfür keine Zeit war. Entsprechend den zu Artikel 14 Abs. 2 CMR entwickelten Grundsätzen sind die zu berücksichtigenden Interessen des Verfügungsberechtigten nach aus Sicht des Frachtführers zu bestimmenden objektiven Kriterien zu beurteilen.

Die sich anschließende Aufzählung der dem Frachtführer eröffneten Maßnahmen folgt im Grundsatz der Regelung in Artikel 16 Abs. 2 und 3 CMR: Genannt ist zunächst das Ausladen und Einlagern (vgl. Artikel 16 Abs. 2 Satz 1 und 2 CMR), wobei dem Frachtführer entsprechend Artikel 16 Abs. 2 Satz 3 CMR ausdrücklich die Möglichkeit eingeräumt wird, das Gut zur Verwahrung einem Dritten anzuvertrauen. Neu ist das Recht zum Rücktransport; dieses vervollständigt den Handlungskatalog des Frachtführers für diejenigen Fälle, in denen entweder angesichts eines äußerst geringen Güterwerts weder Verwahrung noch Verkauf sinnvoll erscheinen oder in denen der Absender mißbräuchlich das Fahrzeug zur Güterentsorgung zweckentfremdet.

Die Regelungen über den nach Absatz 3 Satz 3 durchzuführenden Selbsthilfeverkauf sind im wesentlichen aus Artikel 16 Abs. 3 CMR übernommen worden. Eine Abweichung besteht darin, daß nach Erweiterung des Maßnahmenkatalogs nunmehr nicht nur – wie nach Artikel 16 Abs. 3 Satz 1 CMR – die Kosten der Verwahrung, sondern auch die der Rückbeförderung in das Verhältnis zum Güterwert zu setzen sind. Daß der Selbsthilfeverkauf nach § 373 Abs. 2 bis 4 HGB durchzuführen ist, ergibt sich unter der CMR für das deutsche Recht aus der Verweisung in Artikel 16 Abs. 5 CMR auf die Vorschriften des Ortes, an dem sich das Gut befindet. Das HGB-Landfrachtrecht verweist in § 437 Abs. 2 Satz 2 HGB auf die Regelungen in § 373 Abs. 2 bis 4 HGB. Durch Anknüpfung an diese Verfahrensbestimmungen übernimmt der Entwurf somit insoweit den geltenden Rechtszustand.

Die in Satz 4 vorgesehene Vernichtung unverwertbaren Gutes stellt eine zusätzliche Erweiterung der Handlungsmöglichkeiten des Frachtführers dar. Diese kann insbesondere im Massenverkehr mit leicht verderblichen Gütern sowie im Hinblick auf steigende Umweltunverträglichkeit des Transportguts relevant werden.

Satz 5 fingiert entsprechend Artikel 16 Abs. 2 Satz 1, 2. Halbsatz CMR das Ende der Beförderung nach Ausladen des Gutes. Hierdurch wird klargestellt, daß die vertragliche Obhut des Frachtführers hiermit beendet ist. Dem entspricht zugleich, daß der Fracht-

fürer bei Einschaltung eines Dritten zur Verwahrung nach dem zweiten Halbsatz des Satzes 2 nicht für dessen Verschulden, sondern nur für eigenes Auswahlverschulden einzustehen hat.

Absatz 4 räumt dem Frachtführer wegen der nach Absatz 3 ergriffenen Maßnahmen einen Anspruch auf Aufwendungsersatz und eine angemessene Vergütung ein. Die Regelung ist im wesentlichen deckungsgleich mit der in Absatz 1 Satz 3 für den Fall hindernisbedingt erteilter Weisungen getroffenen Bestimmung. Entsprechend dem „Sphärengedanken“ sind die Ansprüche für den Fall ausgeschlossen, daß das Hindernis dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen ist.

Zu § 420 (Zahlung. Frachtberechnung)

Die Vorschrift betrifft die Fälligkeit von Frachtsprüchen und die Frachtberechnung. Sie ist in der CMR ohne Vorbild; im geltenden Recht finden sich Bestimmungen, die jedenfalls auch den hier geregelten Problemkomplex betreffen, in §§ 20, 21 KVO, § 69 EVO, Artikel 15 CIM und §§ 63 bis 65 BinSchG.

Absatz 1 behandelt die Ansprüche des Beförderers auf Fracht und auf weitergehenden Aufwendungsersatz.

Satz 1 knüpft an die in § 407 Abs. 2 HGB-E enthaltene allgemeine Frachtzahlungsregel an und ergänzt diese um eine Fälligkeitsbestimmung, die eingreift, wenn keine abweichende Vereinbarung getroffen worden ist. Die Formulierung „bei Ablieferung“ bringt die Zug-um-Zug-Verknüpfung der synallagmatischen Vertragspflichten – Ortsveränderung des Gutes gegen Zahlung der Fracht – zum Ausdruck. Auf Auslegungsregeln für Frankaturvermerke (vgl. § 21 Abs. 4 KVO), deren Aufnahme in diesem Zusammenhang erwogen worden ist, ist letztlich verzichtet worden; die Ausgestaltung soll hier der Praxis überlassen werden.

Satz 2 soll insbesondere den Bedürfnissen der Parteien bei einer Eisenbahn- und der Binnenschiffbeförderung Rechnung tragen. Die Vorschrift begründet einen über den Frachtspruch hinausgehenden Aufwendungsersatzanspruch des Frachtführers und bestimmt dessen Umfang. Entsprechend der im geltenden Recht für Binnenschifftransporte in § 66 BinSchG niedergelegten Regelung ist es geboten, den Parteien auch nach dem Entwurf eine Orientierungs- und Auslegungshilfe hinsichtlich der Reichweite einer Frachtvereinbarung zu geben. Der Regelungsvorschlag folgt der Kostenverteilung des § 66 BinSchG, nach der die Fracht als Beförderungsentgelt im Zweifel auch die im regelmäßigen Verlauf der Beförderung für diese angefallenen Kosten umfaßt. Nur solche Aufwendungen, die vom Frachtführer zusätzlich für das Gut gemacht worden sind, sollen diesem über die Fracht hinaus erstattet werden. Im Hinblick darauf, daß hier eine transportmittelübergreifende Regelung geschaffen werden soll, ist darauf verzichtet worden, eine Aufschlüsselung der Aufwendungsarten entsprechend § 66 BinSchG – sei es auch nur für den Bereich der Binnenschiffahrt – vorzunehmen. Die Kennzeichnung der zusätzlich zu ersetzenden Aufwendungen dahin gehend, daß

diese „für das Gut gemacht wurden“, erlaubt bereits eine Einordnung der typischerweise anfallenden Kosten, so etwa bei Binnenschifftransporten der Schiffsfahrtskosten als beförderungsbezogene, der Ufer-, Kran- und Wiegegelder als güterbezogene Aufwendungen. Nur letztere sind mithin neben der Fracht zu erstatten. Die Formulierung, durch die ein Bezug zu dem beförderten Gut hergestellt wird, ist an die kommissionsrechtliche Bestimmung des § 397 HGB angelehnt.

Absatz 2 behandelt den Anspruch des Frachtführers auf „Distanzfracht“, d. h. eine Vergütung für diejenige Teilbeförderung, die der Frachtführer bis zur vorzeitigen Beendigung der Beförderung infolge eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses erbracht hat. Die Regelung lehnt sich an die binnenschifffahrtsrechtliche Bestimmung des § 69 BinSchG an, die allgemein für ein nachträgliches dauerndes Beförderungshindernis einen Anspruch auf Distanzfracht einräumt; ähnlich ist die seefrachtrechtliche Regelung des § 630 HGB, die jedenfalls bei Schiffsverlust Distanzfracht gewährt. Der Begriff der „Distanzfracht“, der im geltenden Recht in § 64 Abs. 1 BinSchG und in § 630 Abs. 1 HGB legaldefiniert ist, wird hier allerdings nicht verwendet. Da es sich hier um eine transportmittelübergreifende Regelung handelt, ist vielmehr die neutrale Formulierung „anteilige Fracht“ gewählt worden. Der Standort dieser Regelung innerhalb der Vorschrift über die Frachtzahlung erklärt sich daraus, daß es sich bei der „Distanzfracht“ um eine Vergütung für erbrachte Beförderungsleistungen handelt. Die Vorschrift entlastet den Frachtführer bei vorzeitigem Beförderungsende infolge eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses von der Vergütungsgefahr. Der Frachtführer soll hiernach – entsprechend den dem § 69 BinSchG und dem § 630 HGB zugrundeliegenden Wertungen – nicht das Risiko dafür tragen müssen, daß durch einen bestimmten Umstand der beabsichtigte Erfolg nicht herbeigeführt werden kann. Er soll vielmehr für die seinerseits erbrachte Leistung entlohnt werden.

Dies erschien vor allem vor dem Hintergrund, daß der Frachtvertrag seiner Rechtsnatur nach Werkvertrag ist, durchaus insoweit systemgerecht, als auch die allgemeine werkvertragliche Vorschrift des § 645 BGB einen Teilvergütungsanspruch gewährt. Allerdings geht die vorgeschlagene Regelung aus den geschilderten Billigkeitserwägungen über die werkvertragsrechtliche Bestimmung hinaus: Während § 645 BGB eine Teilvergütungsanspruch nur dann gewährt, wenn die Verschlechterung oder der Untergang des Werkes nicht vom Unternehmer zu vertreten sind, ist hier die Ursache für das vorzeitige Beförderungsende im Hinblick auf die Entstehung des Vergütungsanspruchs nach Satz 1 gleichgültig. Dies entspricht dem geltenden Binnenschiffrechts in § 69 BinSchG.

Allein für den Umfang des Vergütungsanspruchs kommt es nach Absatz 2 Satz 2 auf eine Risikozurechnung an. Die Bestimmung beschränkt den Anspruch des Frachtführers auf Distanzfracht nämlich entsprechend dem „Sphärengedanken“ für den Fall, daß das Hindernis seinem Risikobereich zuzurechnen ist, dahin gehend, daß eine Vergütung dann

nur insoweit geschuldet wird, als die Beförderung für den Absender von Interesse ist. Auf diese Weise soll ein Interessenausgleich insofern herbeigeführt werden, als sich einerseits der Frachtführer, der das Hindernis gesetzt hat, eine Anspruchsbeschränkung gefallen lassen muß, andererseits aber der tatsächliche Wert, den die Teilbeförderung für den Absender darstellt, noch Berücksichtigung findet.

Absatz 3 ergänzt die in Absatz 2 für dauernde Hindernisse enthaltene Bestimmung um eine Vergütungsregelung für zeitweilige Verzögerungen nach dem Vorbild der § 428 Abs. 2 Satz 1 HGB, § 28 Abs. 2 Satz 1, 1. Alternative KVO sowie § 71 Abs. 2 BinSchG. Voraussetzung für die Gewährung eines Vergütungsanspruchs gegenüber dem Frachtführer ist, daß die Verzögerung auf Gründen beruht, die – entsprechend dem „Sphärengedanken“ – dem Risikobereich des Absenders zuzurechnen sind. Die Verzögerung muß weiter – dies erscheint selbstverständlich – von gewisser Erheblichkeit sein. Die Vorschrift rundet die Vergütungsregelungen für Verzögerungsfälle ab, indem sie den Zeitraum vom Beginn der Beförderung bis zur Ankunft an der Ablieferungsstelle behandelt, während die davor bzw. danach liegenden Zeitspannen, nämlich Lade- und Entladezeit, bereits von § 412 Abs. 3 HGB-E erfaßt sind. Der Anwendungsbereich dieser Vorschrift kann eventuell begrenzt sein. Es ist nämlich wohl zu erwarten, daß die praktisch wichtigsten Fälle der Verzögerung beim Ver- und beim Entladen eintreten und somit nach § 412 Abs. 3 HGB-E zu beurteilen sind. Voraussichtlich werden sich außerdem Verzögerungen während der Beförderung vielfach auf Grund von Mängeln der Begleitpapiere oder von unzureichenden Auskünften des Absenders ergeben, so daß hier die weitergehende Haftung aus § 414 Abs. 1 Nr. 4 HGB-E eingreift. Dies wird jedoch im Interesse einer lückenlosen Regelung der Vergütungsproblematik in Kauf genommen.

Die in Absatz 4 enthaltene Regelung entspricht im Grundgedanken der im geltenden Recht in § 63 Satz 1 BinSchG für Frachtbrief und Ladeschein, in § 657 Abs. 1 HGB für das Konnossement getroffenen Bestimmungen. Beweggrund für die Übernahme dieser Bestimmung war entsprechend der Zielsetzung des geltenden Rechts, eine Auslegungsregel für die Frachtberechnung zu schaffen. Allerdings werden die Rechtsfolgen gegenüber dem geltenden Recht abgeschwächt: Während nach den geltenden Regelungen die Angaben über Zahl, Gewicht oder anders angegebene Menge des Gutes jeweils unwiderleglich für die Berechnung der Fracht maßgebend sind, wird nunmehr die Richtigkeit der Mengenangaben lediglich vermutet. Die Abweichung erklärt sich daraus, daß die gegenwärtigen Regelungen nach ihrem Wortlaut als zu weitgehend und zu undifferenziert erscheinen: Hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Frachtführer und Empfänger ist für den Ladeschein bereits in den hierfür einschlägigen Regelungen (vgl. § 443 Abs. 3 Satz 1 HGB-E) allgemein normiert, daß dieses Papier vorrangig maßgeblich ist. Dennoch ist es hier erforderlich, eine Sonderregelung zu schaffen, die – über diese allgemeine Bestimmung hinausgehend – zum einen das praktisch wichtige

Problem der Frachtberechnung betrifft, zum anderen den Frachtbrief dem Ladeschein ausdrücklich gleichstellt. Bezüglich des Verhältnisses zwischen Frachtführer und Absender ist es angesichts der dort bestehenden Vertragsbeziehung aber notwendig, beiden Seiten die Möglichkeit offenzuhalten, sich auf einen abweichenden Inhalt des Frachtvertrages berufen zu können. Zur Erreichung des umschriebenen Regelungsziels genügt es mithin, den Angaben im jeweiligen Dokument eine widerlegliche Vermutungswirkung beizumessen, so daß jedenfalls Zweifelsfälle geklärt werden können.

Nach dem zweiten Halbsatz des Absatzes 4 soll diese Vermutungswirkung auch dann eingreifen, wenn zu den Mengenangaben in den Frachtbrief oder Ladeschein ein Vorbehalt eingetragen worden ist, der damit begründet ist, daß keine angemessenen Mittel zur Verfügung standen, die Richtigkeit der Angaben zu überprüfen. Die Regelung entspricht in der Sache der für das Konnossement getroffenen Bestimmung in § 657 Abs. 1 Satz 2 HGB. Sie erklärt sich daraus, daß die hier umschriebene sogenannte „begründete Unbekanntklausel“, wie diese in § 409 Abs. 2 Satz 2, 2. Halbsatz HGB-E für den Frachtbrief, in § 443 Abs. 3 Satz 2, 2. Halbsatz HGB-E durch Verweisung auf § 409 Abs. 2 HGB-E auch für den Ladeschein zugelassen wird, nach dem Regelungszweck des § 409 Abs. 2 HGB-E allein die dort in Satz 1 normierte Beweisvermutung, die für die Güterschadenshaftung des Frachtführers von Bedeutung ist, ausschalten soll. Die Frachtberechnung steht mit diesen Haftungsfragen in keinerlei Zusammenhang. Außerdem besteht hier ein besonderes Bedürfnis nach einer verlässlichen Berechnungsgrundlage, so daß für die Zulassung von Vorbehalten kein Raum bleibt. Demzufolge sollen sich sowohl der Absender bzw. der in seine Rechtsposition nach § 421 Abs. 1 HGB-E nachrückende Empfänger als auch der Frachtführer im Zusammenhang mit der Frachtberechnung an den im Papier enthaltenen Angaben festhalten lassen, wobei etwaige Vorbehalte außer Acht zu lassen sind.

Ergänzende Regelungen über besondere Frachtzahlungsmodalitäten in der Binnenschifffahrt, etwa für den Fall des zufälligen Güterverlustes, für den das geltende Recht ausdrücklich eine Frachtzahlungspflicht normiert (§ 64 BinSchG), oder für die Fälle unvorhergesehenen Niedrigwassers, werden nicht aufgenommen, da es diesbezüglich an einem besonderen Regelungsbedarf fehlt: Die Fälle zufälligen Verlustes können entsprechend der für den Werkvertrag geltenden Regelung des § 644 BGB durch Zuweisung der Vergütungsgefahr an den Frachtführer gelöst werden (vgl. auch die seefrachtrechtliche Regelung in § 617 HGB). Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Niedrigwasser kann auf die Praxis verwiesen werden, nach der Kleinwasserzuschläge stets Gegenstand von Vertragsverhandlungen sind.

Zu § 421 (Rechte des Empfängers. Zahlungspflicht)

Die Vorschrift regelt nach dem Vorbild des Artikels 13 CMR die Rechtsstellung des Empfängers gegenüber Frachtführer und Absender. Weitere Entsprechungen im geltenden Recht finden sich in

§§ 435, 436 HGB, § 25 Abs. 1 und 2 KVO, § 75 Abs. 2 und 3 EVO, Artikel 28 § 1 CIM sowie – für das Seefrachtrecht – in § 614 HGB.

Absatz 1 behandelt die Rechte des Empfängers, die Ablieferung des Gutes zu verlangen und frachtvertragliche Ansprüche geltend zu machen.

Satz 1 räumt dem Empfänger – abweichend vom geltenden Recht – erst nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle, nicht bereits nach Eintreffen des Gutes am Bestimmungsort, das Recht ein, die Ablieferung zu verlangen. Die vorgeschlagene Zäsur entspricht den in Absatz 2 für das Entstehen der Zahlungspflicht des Empfängers sowie in § 418 Abs. 2 HGB-E für den Übergang des Weisungsrechts getroffenen Regelungen. Da nach dem Entwurf nicht mehr davon ausgegangen werden kann, daß immer ein Frachtbrief ausgestellt wird (vgl. § 408 Abs. 1 HGB-E), erscheint es erforderlich, im Gesetzeswortlaut ausdrücklich darauf hinzuweisen, daß das Ablieferungsverlangen mit der Erfüllung der sich aus dem Vertrag ergebenden Verpflichtungen verknüpft ist. Denn allenfalls aus dem Frachtbrief kann sich noch ein Anhaltspunkt für Inhalt und Zug-um-Zug-Verknüpfung der Vertragspflichten ergeben. Die gewählte Formulierung ist § 435 Satz 1 HGB nachgebildet.

Nach Satz 2 kann der Empfänger in Übereinstimmung mit Artikel 13 Abs. 1 Satz 2 CMR, § 435 Satz 1 HGB im Falle von Güterschäden oder Lieferverzögerungen Ansprüche aus dem Frachtvertrag im eigenen Namen geltend machen. Der zweite Halbsatz des Satzes 2 stellt für diesen Fall im Unterschied zur CMR und zum Handelsgesetzbuch ausdrücklich klar, daß die Aktivlegitimation des Absenders fortdauert. Die Statuierung einer Doppellegitimation von Empfänger und Absender soll eine Durchsetzung der Ersatzansprüche sichern. Insbesondere soll vermieden werden, daß ein Anspruchsverlust dadurch eintritt, daß die „falsche“ Partei reklamiert oder klagt. Die Fortdauer der Aktivlegitimation des Absenders neben der des Empfängers erscheint des weiteren im Hinblick darauf gerechtfertigt, daß das Gut während des Transports nach § 418 Abs. 1 in Verbindung mit § 418 Abs. 2 Satz 1 HGB-E dem Verfügungsrecht des Absenders unterliegt. Dem Absender muß es daher auch möglich sein, zumindest neben dem Empfänger den Schadensersatzanspruch – als Gütersurrogat – geltend zu machen.

Satz 4, der in der Formulierung an § 435 Satz 1, 2. Halbsatz HGB angelehnt ist, stellt klar, daß entsprechend den zum bisherigen Recht entwickelten Grundsätzen sowohl der Empfänger als auch der Absender zur Drittschadensliquidation berechtigt sind.

Absatz 2 weist dem Empfänger – insoweit in Übereinstimmung mit Artikel 13 Abs. 2 CMR, § 436 HGB, § 25 Abs. 2 Satz 2 KVO – mit Geltendmachung des Ablieferungsverlangens nach Absatz 1 Satz 1 zugleich die Zahlungspflicht zu. Eine Regelung über die Rückerstattung etwa gezahlter Beträge in Schadensfällen ist in § 432 HGB-E vorgesehen.

Hinsichtlich der Bestimmung der Höhe der Zahlungspflicht weicht der Entwurf vom geltenden Recht

ab: Der Umfang der Zahlungspflicht soll nach der in Absatz 2 vorgeschlagenen Regelung grundsätzlich – wie im geltenden Recht – nach den Frachtbriefangaben ermittelt werden. Auf diese Weise soll dem Empfänger ermöglicht werden, den Umfang der auf ihn zukommenden Verpflichtungen einzuschätzen, bevor er die Ablieferung des Gutes verlangt. Für den Fall des Fehlens eines Frachtbriefs oder der entsprechenden Frachtbriefangaben soll – im Interesse des Empfängers – der Umfang der Zahlungspflicht auf einen „angemessenen“ Betrag begrenzt sein. Damit soll sichergestellt werden, daß der Empfänger nicht mit übermäßigen Kosten belastet wird.

Teilweise sind Zweifel geäußert worden, ob der Empfänger, der seine Entscheidung über die Annahme des Gutes von der Höhe der ausstehenden Kosten abhängig macht, durch die vorgeschlagene Regelung für den Fall der Nichtausstellung eines Frachtbriefs hinreichend geschützt wird. In diesem Zusammenhang ist gefordert worden, bei Fehlen eines Frachtbriefs eine Zahlungsverpflichtung des Empfängers entfallen zu lassen oder zumindest zu verlangen, daß die Höhe des zu zahlenden Betrages in einer Weise mitgeteilt wird, die sich in Beweiswert und Informationsgehalt möglichst dem Frachtbrief annähert, also für die Mitteilung jedenfalls die Schriftform und zugleich als Mindestinhalt eine Aufschlüsselung der Kosten etwa entsprechend § 34 Satz 1 ADSp zu verlangen. Der Entwurf folgt dem nicht.

Die gewählte Lösung soll in erster Linie eine praktikable Handhabung auch derjenigen Fälle ermöglichen, in denen sich der Frachtbetrag aus dem Frachtbrief nicht ergibt. Die Aufstellung strengerer als der nunmehr gesetzlich vorgesehenen Anforderungen würde den Empfänger in einer zu großen Anzahl von Fällen zum Nachteil des Frachtführers von der Zahlungspflicht entbinden. Das Abhängigmachen der Zahlungsverpflichtung des Empfängers von der Vorlage eines Frachtbriefes würde faktisch zum Frachtbriefzwang führen, der für die Zukunft gerade nicht mehr sachgerecht erscheint. Die gewählte Lösung läßt den Empfänger nicht schutzlos: Wenn er das Gut annimmt, ohne zuvor den Frachtbetrag ersehen haben zu können, muß er nach der nunmehr vorgeschlagenen Regelung zwar mit einer Inanspruchnahme rechnen, dies jedoch nur insoweit, als die Frachtkosten „angemessen“ sind. Damit entspricht seine Stellung der des Schuldners einer nicht genau bestimmten Leistung gemäß §§ 315 ff. BGB.

Eine dem Artikel 13 Abs. 2 Satz 2 CMR entsprechende Regelung, die dem Empfänger bei Streitigkeiten über die Höhe des zu zahlenden Betrages eine Pflicht zur Sicherheitsleistung auferlegt, ist nicht übernommen worden. Es ist befürchtet worden, daß diese als Einschränkung der Möglichkeiten des Frachtführers, von seinen ohnehin bestehenden Zurückbehaltungsrechten (vgl. § 369 HGB, § 273 BGB) oder Pfandrechten (vgl. § 440 HGB-E) Gebrauch zu machen, mißverstanden werden könnte.

Absatz 3 statuiert – abweichend vom geltenden Recht ausdrücklich – eine Zahlungspflicht des Empfängers nach Geltendmachung des Ablieferungsver-

langens hinsichtlich eines Standgeldes und einer Vergütung für Beförderungsverzögerungen nach § 420 Abs. 3 HGB-E. Die Regelung soll hierbei insbesondere dem Umstand Rechnung tragen, daß der Empfänger durch eigenes Mitwirken, insbesondere beim Entladen, zur Entstehung der genannten Ansprüche beitragen kann. Er erscheint insofern nicht in gleichem Umfang schutzbedürftig wie in Fällen, in denen er an dem Entstehen von Kosten nicht beteiligt war. Demzufolge soll der der Regelung der Frachtzahlungspflicht in Absatz 2 zugrundeliegende Rechtsgedanke hier wie folgt modifiziert werden: In Fällen, in denen ein Standgeld im Zusammenhang mit einem Entladevorgang aufgelaufen ist, dem typischerweise der Empfänger nahesteht, soll diesen eine Verpflichtung zur Zahlung eines Standgeldes auch dann treffen, wenn ihm die konkrete Höhe dieses Betrages nicht bekannt war. Im übrigen bleibt es aber bei dem Grundsatz, daß dem Empfänger der Umfang der Zahlungspflicht bei Ablieferung bekannt gewesen sein muß. Eine Mitteilung der Höhe der wegen Überschreitung der Ladezeit oder wegen zeitweiliger Beförderungsverzögerung geschuldeten Beträge wird daher durchaus verlangt.

Absatz 4 enthält – über den Wortlaut des geltenden Rechts hinausgehend – eine ausdrückliche Bestimmung dahingehend, daß der Absender neben dem Empfänger zur Zahlung der nach den Absätzen 2 und 3 geschuldeten Beträge verpflichtet bleibt. Der Regelungsvorschlag folgt insoweit den bereits in Auslegung von Artikel 13 Abs. 2 CMR und § 436 HGB entwickelten Grundsätzen und legt diese nunmehr im Gesetzeswortlaut nieder.

Überlegungen, die Zahlungsverpflichtung des Absenders von einer vorherigen erfolglosen Inanspruchnahme des Empfängers abhängig zu machen, sie zeitlich zu befristen oder an die unverzügliche Mitteilung des Frachtführers über die Zahlungsunwilligkeit oder -unfähigkeit des Empfängers zu binden, sind verworfen worden. Ausschlaggebend hierfür war, daß dies zu einer Einschränkung der Rechtsposition des Frachtführers gegenüber dem geltenden Recht geführt hätte, für die keine Notwendigkeit gesehen wurde.

Zu § 422 (Nachnahme)

Die Vorschrift trifft Regelungen für den Fall einer Nachnahmevereinbarung.

Absatz 1 enthält zunächst eine – im geltenden Recht fehlende – Auslegungsregel dahingehend, daß eine vereinbarte „Nachnahme“ im Zweifel in bar einzuziehen ist. Auf die Definition des Nachnahmebegriffs selbst ist verzichtet worden, da sich dieser bereits aus der gewählten Formulierung „Einziehung einer Nachnahme“, die an die in Artikel 21 CMR für Nachnahmefälle vorgesehene Haftungsvorschrift angelehnt ist, erschließt: Wesen der Nachnahme ist demnach der Einzug von Geld gegen Auslieferung der Ware.

Die Regelung schließt nicht aus, daß der Barzahlung die Begebung von Zahlungspapieren gleichgestellt

wird, die, wie etwa Schecks, im Verkehr üblicherweise an die Stelle von Bargeld treten und wie dieses einfach und leicht nachvollziehbar übertragen werden können. Allerdings muß dann die Zahlung mit derartigen Papieren vereinbart sein. Moderne bargeldlose Zahlungsformen sollen nämlich angesichts der damit verbundenen zusätzlichen Anforderungen an das abwickelnde Personal und der hieraus resultierenden Gefahren nur dann Vertragsinhalt werden, wenn sie tatsächlich Inhalt des Parteiwillens sind. Die Frage, ob es sich nach der jeweiligen Vereinbarung um eine Nachnahme handelt, die der vorgeschlagenen Regelung unterfällt, oder lediglich um ein nachnahmeähnliches Geschäft, hinsichtlich dessen auf allgemeine Grundsätze, in Haftungs-fällen insbesondere auf das Institut der positiven Forderungsverletzung, zurückzugreifen ist, soll der Auslegung des Vertrags im Einzelfall überlassen bleiben.

Die Formulierung in Satz 1, wonach die Einziehung einer Nachnahme „vereinbart“ worden sein muß, soll sowohl eine anfängliche Vereinbarung bei Vertragsschluß als auch eine nachträgliche Vertragsänderung erfassen. Eine Pflicht des Frachtführers zur Auskehrung des bei Einziehung der Nachnahme Erlangten wird nicht gesondert geregelt, da sich diese bereits aus allgemeinem Geschäftsbesorgungsrecht (§§ 675, 667 BGB) ergibt.

Absatz 2 bestimmt in Anlehnung an die kommissionsrechtliche Vorschrift des § 392 Abs. 2 HGB, daß das auf Grund der Einziehung Erlangte im Verhältnis zu den Gläubigern des Frachtführers als auf den Absender übertragen gilt. Durch die vorgeschlagene Regelung soll dem Absender – entsprechend dem dem § 392 Abs. 2 HGB zugrundeliegenden Rechtsgedanken – frühzeitig die vollstreckungsrechtliche Stellung eines Rechtsinhabers, d. h. ein Recht auf Drittwiderspruchsklage bei Einzelzwangsvollstreckung gegen den Frachtführer bzw. ein Aussonderungsrecht im Konkurs des Frachtführers, eingeräumt werden. Eine Anlehnung an die kommissionsrechtliche Regelung erscheint naheliegend, da der die Nachnahme einziehende Frachtführer wie ein Kommissionär als Geschäftsbesorger im eigenen Namen auf fremde Rechnung tätig wird. Die vorgeschlagene Regelung geht jedoch sogar über eine Wiedergabe des § 392 Abs. 2 HGB hinaus und führt den in dieser Vorschrift enthaltenen Rechtsgedanken noch fort: Während § 392 Abs. 2 HGB nach dem Regelungswortlaut sich auf die Fiktion einer vorzeitigen Zuordnung der Forderungen des Kommissionärs an den Kommittenten beschränkt, bezieht sich Absatz 2 nicht auf Forderungen, sondern auf das durch Einziehung Erlangte, solange es noch identifizierbar im Vermögen des Frachtführers vorhanden ist. Denn Forderungen stehen dem Frachtführer gegen den Empfänger bezüglich der Nachnahme im allgemeinen nicht zu.

Absatz 3 statuiert eine verschuldensunabhängige Haftung des Frachtführers für die Nichterfüllung der Verpflichtung zum Nachnahmeinzug. Die Regelung entspricht in der Sache Artikel 21 CMR, § 31 Abs. 1 Buchstabe d KVO sowie Artikel 17 § 3 CIM. Eine

Regelung, die weiter als das geltende Recht ins einzelne geht, etwa typische Nachnahmefehler benennt, ist zwar erörtert, jedoch letztlich nicht aufgenommen worden, da hierfür ein Regelungsbedarf verneint worden ist.

Die ausdrückliche Begründung einer verschuldensunabhängigen Haftung hat im geltenden Kommissionsrecht keine Entsprechung. Denn nach § 407 Abs. 2 in Verbindung mit § 385 Abs. 1 HGB haftet der Kommissionär, der wie der einziehende Frachtführer im eigenen Namen für fremde Rechnung handelt, für weisungswidriges Verhalten nur bei Verschulden. Angesichts der Vielschichtigkeit der modernen Transportpraxis haben sich die Risiken für den Frachtführer, infolge von Informations- und Übermittlungsdefiziten unverschuldete Nachnahmefehler zu begehen, sogar noch erhöht. Erschwerend kommt hinzu, daß nach der Konzeption des Entwurfs (vgl. § 408 HGB-E) von einer regelmäßigen Ausstellung des Frachtbriefs, der dem Frachtführer wegen einer etwa einzuziehenden Nachnahme als Informationsquelle dienen könnte (vgl. Artikel 6 Abs. 2 Buchstabe a CMR, § 11 Abs. 1 Buchstabe i KVO), nicht mehr ausgegangen werden kann.

Die Statuierung einer verschuldensunabhängigen Haftung, wie diese für das geltende Recht bereits dem § 31 Abs. 1 Buchstabe d KVO, zum Teil auch dem Artikel 21 CMR entnommen wird, ist dennoch vorgesehen worden, um dem Absender auf diese Weise die Verlässlichkeit der Nachnahmevereinbarung zu sichern und ihn von dem schwierigen und aufwendigen Verschuldensnachweis zu entbinden. Eine unbillige Belastung des Frachtführers soll dadurch vermieden werden, daß die Regelung in ihrem Haftungstatbestand allein auf die Ablieferung des Gutes ohne Einziehung einer Nachnahme abstellt und nicht etwa sonstige Nachnahmefehler einbezieht, daß weiter die Haftung des Frachtführers in der Höhe durch den Nachnahmebetrag begrenzt ist. Hierbei ist die Haftungsbegrenzung dahingehend zu verstehen, daß der Frachtführer jeweils den konkret nachgewiesenen Schaden zu ersetzen hat, der sich aus der Herausgabe des Gutes ohne Nachnahmeeinzug ergibt, dies jedoch höchstens bis zur Grenze des Nachnahmebetrages.

Zu § 423 (Lieferfrist)

Die Vorschrift enthält eine Legaldefinition der Lieferfrist, wobei die für die Fristbestimmung maßgeblichen Kriterien aus Artikel 19 CMR übernommen worden sind: Die Lieferfrist bemißt sich in erster Linie nach der vertraglichen Vereinbarung, wenn eine solche fehlt, nach derjenigen Zeitdauer, die einem sorgfältigen Frachtführer unter Berücksichtigung der Umstände vernünftigerweise zuzubilligen ist. Die Regelung ist aufgenommen worden, da ihr insbesondere im Hinblick auf die Verlustvermutung nach § 424 HGB-E und die Haftung für Lieferfristüberschreitung nach § 425 Abs. 1 HGB-E Bedeutung zukommt. Auf eine Definition der „Überschreitung“ der Lieferfrist entsprechend Artikel 19 CMR ist allerdings verzichtet worden, da diese sich bereits aus der Umschreibung des Begriffs der Lieferfrist ohne weiteres ergibt.

Zu § 424 (Verlustvermutung)

Die Vorschrift eröffnet in Anlehnung an Artikel 20 CMR (vgl. auch Artikel 39 CIM, § 37 Abs. 4 KVO) die Möglichkeit, das Gut unter bestimmten Voraussetzungen als verloren zu betrachten, und trifft zugleich Bestimmungen für den Fall, daß das Gut wiederaufgefunden wird.

Absatz 1 bestimmt den Zeitpunkt, in dem die Verlustvermutung eingreift. Die Vorschrift weicht insoweit von der Regelung in Artikel 20 Abs. 1 CMR, die ausgehend vom Ablauf der Lieferfrist oder vom Übernahmezeitpunkt feste Fristen statuiert, ab. Sie sieht im Unterschied hierzu vor, daß nach Ablauf der Lieferfrist ein weiterer Zeitraum verstrichen sein muß, der der Lieferfrist entspricht. Gesetzlich festgelegt ist lediglich die Mindestdauer dieses Zeitraums. Diese beträgt im Binnenverkehr 10 Tage, bei einer grenzüberschreitenden Beförderung 30 Tage. Die Lieferfrist ist hierbei nach Maßgabe des § 423 HGB-E zu bestimmen.

Durch vorrangige Anknüpfung an die Lieferfrist soll gewährleistet werden, daß die konkreten Umstände der durchzuführenden Beförderung – etwa Transportmittel, -weg oder -entfernung –, die bei der vertraglichen Vereinbarung der Lieferfrist berücksichtigt werden, auch in die Fristbemessung für die Verlustvermutung Eingang finden. Die Ergänzung dieser flexiblen Anknüpfung um gesetzlich festgelegte Mindestfristen dient zum einen dazu, für den Fall fehlender Vereinbarung ein gesetzliches Leitbild zu schaffen. Zum anderen soll für die verbreiteten Fälle mit sehr kurzer Lieferfrist (24-Stunden-Services, „just-in-time“-Geschäfte) eine interessengerechte Lösung gefunden werden; hier würde bei bloßer Verdoppelung der Lieferfrist die Verlustvermutung zu früh eingreifen. Die für den grenzüberschreitenden Verkehr vorgesehene Frist von 30 Tagen orientiert sich an der zeitlichen Vorgabe in Artikel 20 Abs. 1 CMR. Im Falle besonderer Termininteressen bleibt es den Parteien unbenommen, eine abweichende vertragliche Vereinbarung zu treffen.

Darüber hinaus soll eine Höchstfrist nicht festgesetzt werden, da eine für alle Verkehrsträger und Transportarten adäquate Lösung nicht gefunden werden konnte. Die Bestimmung einer Höchstfrist soll daher einer etwaigen Parteivereinbarung überlassen bleiben.

Die Person, die die umschriebenen Rechte geltend machen kann, wird in der vorgeschlagenen Regelung als „Anspruchsberechtigter“ bezeichnet. Diese Begriffswahl löst sich von der deutschen Fassung des Artikel 20 CMR, die die Bezeichnung „Verfügungsberechtigter“ verwendet, und nähert sich demgegenüber eher der französischen („ayant droit“) und englischen Formulierung („person entitled to make a claim“) der CMR-Bestimmung an. Auf diese Weise wird der im Schrifttum zur deutschen Übersetzung des Artikels 20 CMR geäußerten Kritik Rechnung getragen und klargestellt, daß es für die Aktivlegitimation hinsichtlich der sich infolge der Verlustvermutung ergebenden Ansprüche nicht darauf ankommen kann, wer die Weisungsbefugnis nach § 418 HGB-E innehat. Die Aktivlegitimation ist vielmehr bei vermute-

tem Verlust demjenigen zuzuweisen, der auch im Falle tatsächlichen Verlusts Ansprüche geltend machen könnte (vgl. § 421 Abs. 1 Satz 2 HGB-E). Das Institut der Verlustvermutung vereinfacht lediglich die Geltendmachung der Ersatzansprüche, ändert jedoch nicht die Rechtsinhaberschaft.

Die in den nachfolgenden Absätzen enthaltenen Bestimmungen sollen einen Interessenausgleich im Hinblick darauf herbeiführen, daß das Gut, nachdem der Anspruchsberechtigte eine Entschädigung wegen vermuteten Verlusts erhalten hat, wiederaufgefunden werden kann. In Anlehnung an die Wertungen in Artikel 20 Abs. 2 bis 4 CMR soll einerseits dem Anspruchsberechtigten die Möglichkeit eröffnet werden, zwischen Schadensersatz und Aushändigung des Gutes wählen zu können; andererseits soll auch das Interesse des Frachtführers daran, eine endgültige Abwicklung des Schadenfalls herbeizuführen, Berücksichtigung finden.

Die Absätze 2 bis 4 regeln demzufolge in enger Anlehnung an Artikel 20 Abs. 2 bis 4 CMR zum einen die Rechte des Anspruchsberechtigten, auch nachdem er eine Entschädigung wegen vermuteten Güterverlusts bereits empfangen hat, von der Wiederauffindung des Gutes benachrichtigt zu werden (Absatz 2) und das wiederaufgefundene Gut gegen Rückzahlung der Entschädigung und Befriedigung der Ansprüche des Frachtführers ausgeliefert zu erhalten (Absatz 3), zum anderen die Rechte des Frachtführers, bei Untätigbleiben des Anspruchsberechtigten über das Gut zu verfügen (Absatz 4).

Die in Absatz 2 enthaltene Regelung über die Benachrichtigung im Wiederauffindungsfall folgt dem Vorbild des Artikels 20 Abs. 2 CMR insoweit, als die Pflicht zur Benachrichtigung an ein Verlangen des Anspruchsberechtigten geknüpft bleibt und nicht etwa eine selbständige Benachrichtigungspflicht statuiert wird. Letzteres erschien zu weitgehend; vielmehr soll dem Anspruchsberechtigten selbst die Entscheidung darüber zugewiesen sein, ob er sich durch ein Benachrichtigungsverlangen sein Wahlrecht, etwa später das Gut zurückzuerhalten, sichern oder ob er hierauf verzichten will.

In Abweichung von Artikel 20 Abs. 2 Satz 1 CMR ist eine zeitliche Befristung dahingehend, daß eine Benachrichtigung bei Wiederauffinden des Gutes nur binnen Jahresfrist verlangt werden kann, aufgegeben worden. Dem entspricht die hinsichtlich des Verwertungsrechts des Frachtführers nach Absatz 4 gegenüber Artikel 20 Abs. 4 CMR vorgeschlagene Änderung: Hier soll die in der CMR enthaltene Bestimmung entfallen, die dem Frachtführer das Verfügungsrecht über das Gut jedenfalls dann zuweist, wenn sich das Gut später als ein Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder auffindet.

Eine derartige pauschale Befristung sowohl des Benachrichtigungsverlangens nach Absatz 2 als auch des Ablieferungsverlangens nach Absatz 4, die im Ergebnis zu einer Präklusion des Herausgabeanspruchs binnen Jahresfrist nach Erhalt der Entschädigung führt, erschien als zu weitgehende Einschränkung der Rechtsposition des Anspruchsberechtigten. Das von der CMR verfolgte Ziel, im Interesse des

Frachtführers eine zügige Abwicklung des Schadenfalls zu gewährleisten, kann ohne eine solche Beschränkung der Rechte des Anspruchsberechtigten in anderer Weise erreicht werden: So ist in Absatz 3 – wie auch im geltenden Recht – ohnehin für das Ablieferungsverlangen eine Frist von einem Monat nach Benachrichtigung vorgesehen. Außerdem wird eine endgültige Befriedigung des Rechtsverhältnisses jedenfalls durch die allgemeine Verjährungsvorschrift des § 439 HGB-E gesichert. Dies gilt insbesondere auch für diejenigen Fälle, in denen der Anspruchsberechtigte bei Geltendmachung seines Ablieferungsverlangens nach Wiederauffindung nicht dem in den Absätzen 1 bis 3 gesetzlich vorgezeichneten Weg folgt, sondern etwa einen Herausgabeanspruch geltend macht, ohne zuvor eine Entschädigung erhalten zu haben oder von dem Wiederauffinden benachrichtigt worden zu sein.

Das in Artikel 20 Abs. 2 Satz 2 CMR enthaltene Schriftformerfordernis wird nicht übernommen; es handelt sich ohnehin um eine bloße Sollvorschrift.

Absatz 3 sieht die Geltendmachung des Ablieferungsverlangens binnen Monatsfrist vor und orientiert sich insoweit an Artikel 20 Abs. 3 CMR. Die Vorschrift folgt weiter diesem Vorbild, indem sie das Ablieferungsverlangen an die Erstattung der Entschädigung knüpft. Hierbei ist die Formulierung „Erstattung der Entschädigung“ bewußt in Abweichung zur CMR – dort heißt es „Rückzahlung der erhaltenen Entschädigung“ – gewählt worden. Auf diese Weise soll verdeutlicht werden, daß eine Rückzahlung eines etwa erhaltenen Betrages nicht unbedingt erforderlich ist. Vielmehr soll auch derjenige das Gut erlangen können, der keine Entschädigung erhalten hat. Die klarstellenden Regelungen dahingehend, daß bei Erstattung der Entschädigung gegebenenfalls die darin enthaltenen Kosten abzuziehen sind, weiter daß eine Frachtzahlungspflicht sowie Ansprüche auf Schadensersatz unberührt bleiben, sind ebenfalls aus Artikel 20 Abs. 3 CMR übernommen worden.

Absatz 4 räumt dem Frachtführer das Recht ein, nach Wiederauffinden des Gutes und Untätigbleiben des Anspruchsberechtigten über das Gut „frei“ zu verfügen. Hierbei ist der Zusatz „frei“, der in der Parallelvorschrift des Artikel 20 Abs. 4 CMR (vgl. auch Artikel 39 § 4 CIM) fehlt, im Interesse größerer Anschaulichkeit eingefügt worden.

Abweichende Gestaltungsmöglichkeiten, die darauf zielen, die Rechtsposition des Frachtführers etwa durch Heranziehung der Verwertungsregeln des Pfandverkaufs (§§ 1233 bis 1240 BGB) oder des handelsrechtlichen Selbsthilfeverkaufs (§§ 373 Abs. 2 bis 4 HGB) einzuschränken oder aber durch Statuierung eines Eigentumsübergangs zu erweitern, wurden nicht aufgegriffen.

Die Anordnung eines Pfand- oder Selbsthilfeverkaufs würde eine zu starke Belastung des Frachtführers zur Folge haben, da dieser dann eine Vielzahl von Formalien beachten müßte. Zwar hätte eine strengere Ausgestaltung der Verfahrenserfordernisse in gesteigertem Maße zum Schutze eines vom Anspruchsberechtigten personenverschiedenen Dritteigentümers

beigetragen. Dieser ist jedoch bereits durch die vorgeschlagene Regelung hinreichend geschützt, zumal es jedem interessierten Dritteigentümer stets unbenommen bleibt, sich um sein Gut zu kümmern.

Allerdings erschien es andererseits zu weitgehend, dem Frachtführer das Eigentum an dem Gut zuzuweisen. Ein derartiger Eingriff in das am Transportgut etwa bestehende Dritteigentum kann im Hinblick auf die grundrechtliche Gewährleistung des Eigentumsrechts in Artikel 14 des Grundgesetzes durch die Bedürfnisse des Rechtsverkehrs nach rascher Schadensabwicklung kaum gerechtfertigt werden. Die Einräumung einer Verfügungsbefugnis wurde für diese Zwecke als milderer Mittel für ausreichend gehalten. Die Eigentumsfrage wurde daher offen gelassen und soll – wie auch bisher – nach allgemeinem bürgerlichen Recht beurteilt werden.

Zu § 425 (Haftung für Güter- und Verspätungsschäden. Schadensteilung)

Die in dieser Vorschrift und den nachfolgenden Bestimmungen enthaltenen Regelungen über die vertragliche Haftung des Frachtführers bilden das Kernstück des Entwurfs. Das vorgeschlagene Haftungssystem folgt, wie der nachstehende Überblick zeigt, im wesentlichen der Haftungsregelung der CMR. So ergibt sich aus § 425 HGB-E entsprechend Artikel 17 Abs. 1 CMR der Grundsatz der Haftung des Frachtführers für Verlust oder Beschädigung des Gutes während der Obhutszeit sowie für Überschreitung der Lieferfrist. Die §§ 426 und 427 HGB-E enthalten in Anlehnung an Artikel 17 Abs. 2 bis 4 CMR eine Reihe von Haftungsausschlüssen. § 428 HGB-E behandelt entsprechend Artikel 3 CMR die Verhaltenszurechnung im Rahmen der Haftung. Die §§ 429 bis 433 HGB-E beinhalten Bestimmungen über den Haftungsumfang, so eine Begrenzung der Haftung insbesondere auf den Güterwert sowie auf bestimmte Haftungshöchstbeträge. Vergleichbare Vorschriften finden sich in der CMR in Artikel 23 bis 27. Die §§ 434 und 435 HGB-E bestimmen schließlich den Anwendungsbereich der vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen; die CMR enthält Entsprechungen in Artikel 28 und 29.

Kennzeichen des hier vorgeschlagenen Haftungssystems ist zunächst, daß im Grundsatz von einer Obhutshaftung ausgegangen wird, die den Nachweis eines schuldhaften Verhaltens des Frachtführers seitens des Absenders nicht erfordert. Weiter wird eine Haftungsbefreiung nur in eng umschriebenen Fällen vorgesehen, zugleich wird der Haftungsumfang insgesamt auf bestimmte Beträge begrenzt. Eine vergleichbare Haftungsregelung liegt nach geltendem Recht nicht nur der CMR, sondern auch dem innerstaatlichen Recht zum Straßengüterverkehr (§§ 29 bis 36 KVO) und dem Eisenbahnfrachtrecht (§§ 82 bis 88 EVO, Artikel 36 bis 50 CIM) zugrunde. Ein Haftungssystem, das im Gegensatz hierzu eine Verschuldenshaftung auf der Grundlage einer widerleglichen Verschuldensvermutung vorsieht, zugleich aber den Haftungsumfang allein nach dem Wertersatzprinzip bestimmt und keinerlei summenmäßige Haftungsbegrenzung enthält, ist im geltenden Recht nur im HGB-Landfrachtrecht (§§ 429, 430 HGB)

sowie im Binnenschiffahrtsfrachtrecht (§§ 58, 26 BinSchG in Verbindung mit § 430 HGB) enthalten.

Bei Gegenüberstellung dieser Haftungssysteme wird deutlich, daß sie sich im Ergebnis sehr nahe kommen. Im Interesse eines möglichst weitgehenden Gleichlaufs des deutschen Rechts mit anerkannten internationalen Übereinkommen erscheint daher eine Anlehnung an das Haftungssystem der CMR als vorzuzugsfähig.

Die Vorschrift des § 425 HGB-E enthält in Absatz 1 den Haftungsgrundsatz: Hiernach haftet der Frachtführer für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht. Die Regelung folgt in der Sache Artikel 17 Abs. 1 CMR, lehnt sich sprachlich durch ausdrückliche Verwendung des Begriffs „Schaden“ allerdings eher an § 429 Abs. 1 HGB an. Für diese Formulierung sprachen folgende Gründe: Eine Haftung kann nicht für die haftungsbegründenden Ereignisse, also „Verlust“ oder „Beschädigung“, als solche, sondern nur für die infolgedessen eingetretenen Vermögensseinbußen, den Schaden, bestehen. Die Verwendung des Begriffes „Schaden“ bietet in dieser Bestimmung, die den Komplex der Haftungsregeln einleitet, einen Anknüpfungspunkt für die nachfolgenden Regelungen, insbesondere über Haftungsumfang und -beschränkungen, die auf den „Schaden“ Bezug nehmen und diesen konkretisieren. Dies gilt insbesondere im Hinblick darauf, daß bereits die sich unmittelbar anschließende Bestimmung des Absatzes 2 den Schadensbegriff aufgreift.

Einem etwa zu befürchtenden Mißverständnis, daß der Begriff „Schaden“ nicht nur Güterschäden – wie dies jedenfalls für die Fälle von Verlust oder Beschädigung der Regelungsintention entspricht –, sondern stets auch Güterfolgeschäden erfaßt, soll wie folgt begegnet werden: Da die Unterscheidung von Güter- und Güterfolgeschäden ohnehin erst im Rahmen der Haftungsbegrenzungsvorschriften von Bedeutung ist, wird dort klargestellt, welche Schadensarten gemeint sind. Dies geschieht zunächst in § 429 HGB-E: Diese Bestimmung nimmt ausdrücklich auf „Schadensersatz“ Bezug und knüpft so an den in der Haftungsgrundlage in § 425 HGB-E verwendeten Begriff des Schadens an. Auf diese Weise soll verdeutlicht werden, daß Schadensersatz im Sinne dieser Vorschriften stets nur in der Form von Wertersatz zu leisten ist. Ergänzend wird in § 432 Satz 2 HGB-E ausdrücklich für den Fall von Güterverlust und -beschädigung der Ersatz „weiteren“ Schadens als desjenigen, der in den vorangegangenen Bestimmungen zugesprochen wird, ausgeschlossen.

Die Formulierung des Haftungsgrundsatzes in § 425 Abs. 1 HGB-E knüpft an das „Entstehen“ des Schadens während des Obhutszeitraums an und orientiert sich auch insoweit sprachlich an § 429 Abs. 1 HGB. Der ebenfalls in Betracht gezogene Begriff des „Verursachens“ erscheint nicht unbedingt präziser, der des „Eintretens“ eher als zu eng. Die Formulierung „entsteht“ bringt am ehesten zum Ausdruck, daß – in Übereinstimmung sowohl mit Artikel 17 Abs. 1 CMR als auch mit § 429 Abs. 1 HGB – die Schadensursa-

che in solchen Vorgängen liegen muß, die in die Obhutzeit fallen. Durch Begrenzung des Obhutzeitraums auf die Zeitspanne von der „Übernahme“ bis zur „Ablieferung“ folgt die vorgeschlagene Regelung allgemeinen frachtrechtlichen Grundsätzen (vgl. Artikel 17 Abs. 1 CMR, § 429 Abs. 1 HGB). Eine Klarstellung dahin gehend, daß die Übernahme „zur Beförderung“ – etwa im Gegensatz zu einer Übernahme zur Lagerung – gemeint ist, findet sich bisher nur im Eisenbahnfrachtrecht (§ 82 Abs. 1 EVO, Artikel 36 § 1 CIM); dieser Zusatz ist in die vorgeschlagene Regelung im Interesse größerer Regelungsklarheit aufgenommen worden.

Wegen der Haftung für Verspätungsschäden folgt der Entwurf Artikel 17 Abs. 1 a. E. CMR. Ein weitergehender Regelungsbedarf, etwa für typische Fallgestaltungen der Lieferfristüberschreitung, ist nicht vorhanden. Die in der Praxis denkbaren Fallkonstellationen sind vielmehr sämtlich durch Vertragsauslegung unter Heranziehung der Lieferfristregelung in § 423 HGB-E zu lösen.

Absatz 2 stellt den Grundsatz auf, daß in Fällen, in denen bei der Schadensentstehung ein Verhalten des Anspruchsberechtigten oder ein besonderer Mangel des Gutes mitgewirkt hat, das Bestehen und der Umfang der Ersatzpflicht auf Grund einer Abwägung der jeweils schadensursächlichen Beiträge zu bestimmen sind. Die Vorschrift greift somit den Rechtsgedanken des § 254 BGB auf, der für das allgemeine Schadensrecht eine Schadensteilung bei mitwirkendem Verschulden des Ersatzberechtigten statuiert, und paßt diesen der vorgeschlagenen Obhutshaftung an. So sieht die CMR in Artikel 17 Abs. 2 einen Ausschluss vor, darüber hinaus in Artikel 17 Abs. 5 den Grundsatz der Schadensteilung bei mehrfacher, nicht ausschließlich dem Frachtführer zuzurechnender Verursachung. Der Entwurf erfaßt alle Fälle mitwirkenden Verhaltens des Ersatzberechtigten in einer Vorschrift und zielt so auf Verschlankung und Vereinfachung dieses Regelungskomplexes.

Bei Umschreibung der erfaßten Fallkonstellationen orientiert sich der Regelungsvorschlag weitgehend an Artikel 17 Abs. 2 CMR. Nach dem vorgelegten Regelungswortlaut soll die Vorschrift eingreifen, wenn bei der Entstehung des Schadens ein Verhalten des Absenders oder Empfängers oder ein besonderer Mangel des Gutes mitgewirkt hat.

Die Bezeichnung der mitwirkenden Person als „Absender oder Empfänger“ weicht von der deutschen Fassung der CMR („Verfügungsberechtigter“) ab und trägt der an dieser Übersetzung vielfach unter Hinweis auf die englische („claimant“) und französische Fassung („ayant droit“) geäußerten Kritik Rechnung: Durch die vorgeschlagene Formulierung soll nunmehr entsprechend der in Auslegung der CMR entwickelten Grundsätze klargestellt werden, daß es hier nicht auf die Verfügungsbefugnis nach § 418 HGB-E ankommt. Vielmehr soll sich der Frachtführer – unabhängig von der Zuordnung des Verfügungsrechts – auf ein Verhalten sowohl des Absenders als auch des Empfängers berufen können. Dies rechtfertigt sich entsprechend dem Rechtsgedanken des

§ 254 BGB, der auf ein „Verschulden des Beschädigten“ abstellt, daraus, daß beide – Absender und Empfänger – Gläubiger des Ersatzanspruchs sind (vgl. § 421 Abs. 1 Satz 2 HGB-E). Eine Formulierung entsprechend § 424 HGB-E („Anspruchsberechtigter“) konnte hier nicht gewählt werden, da ein Mitverursachungsbeitrag auch durch Weisung (vgl. Artikel 17 Abs. 2, 2. Fall CMR) geleistet werden kann, es insoweit also auf eine Anspruchsberechtigung nicht ankommt.

Der mitwirkende Schadensbeitrag ist hier übergreifend als „Verhalten“ bezeichnet worden. Dies geht auf den ersten Blick über die Formulierung der CMR, die einerseits an Verschulden, andererseits an Weisungserteilung anknüpft, aber auch über die in Auslegung des § 254 BGB entwickelten Grundsätze, die eine bloße Mitverursachung von Seiten des Geschädigten nur dann ausreichen lassen, wenn dieser selbst verschuldensunabhängig haften würde, hinaus. Die Anknüpfung an ein „Verhalten“ erschien jedoch unter Vereinfachungsgesichtspunkten als vorzugswürdig. Wertungswidersprüche wegen der geschilderten Unterschiede zum geltenden Recht sind nicht zu befürchten, da Absatz 2 in der Rechtsfolge eine Schadensteilung nach Abwägung anordnet. Hierbei ist neben dem Maß der Verursachung auch die Schwere des Verschuldens zu berücksichtigen, so daß ein nicht schuldhaftes mitwirkendes Verhalten jedenfalls in der Regel nicht zu einem Ausschluss führen wird.

Indem Absatz 2 schließlich die Mitverursachung des Schadens durch besondere Mängel des Gutes einbezieht, greift er die in Artikel 17 Abs. 2, 3. Fall CMR enthaltene Regelung auf.

Für die beschriebenen Fallkonstellationen bestimmt der Regelungsvorschlag, daß sowohl die Ersatzverpflichtung als solche als auch deren Umfang von einer Abwägung nach dem Gewicht der verschiedenen Schadensbeiträge abhängen. Die in der CMR enthaltene Differenzierung zwischen Ausschluss (Artikel 17 Abs. 2) und Schadensteilung (Artikel 17 Abs. 5) wird aufgegeben. Nach der Neuformulierung ist das Abwägungsergebnis offen und umfaßt – entsprechend § 254 BGB – sämtliche Möglichkeiten der Schadensteilung, demnach auch den gänzlichen Wegfall der Ersatzpflicht. Die Formulierung, aus der sich diese Rechtsfolge ergibt, lehnt sich auch sprachlich an das Vorbild in § 254 BGB an und entspricht damit zugleich der Parallelvorschrift zur Absenderhaftung in § 414 Abs. 2 HGB-E.

Als Standort dieser Regelung wurde bewußt der Anfang der die Haftung des Frachtführers betreffenden Vorschriften gewählt, um zu verdeutlichen, daß der hier niedergelegte Grundsatz für alle nachfolgend geregelten Haftungsfälle gilt.

Zu § 426 (Haftungsausschluss)

Die Vorschrift normiert in Anlehnung an Artikel 17 Abs. 2, 4. Fall CMR einen Haftungsausschluss für unvermeidbare und unvorhersehbare Schäden. Die Formulierung des Ausschlusstatbestandes ist wörtlich aus der CMR übernommen worden. Die Alternative, hier auf Verschuldensmaßstäbe des deutschen

Rechts (vgl. § 276 BGB), etwa auf einen näher zu bestimmenden Grad der Fahrlässigkeit, zurückzugreifen, soll nicht übernommen werden. Die Formulierung aus Artikel 17 Abs. 2, 4. Fall CMR, die nicht nur im internationalen Straßengüterverkehr, sondern auch im Eisenbahnverkehr (Artikel 36 § 2 CIM) verwendet wird, hat sich in der Praxis bewährt. Daher ist es nicht wünschenswert, im innerstaatlichen Recht von dieser international eingeführten und gebräuchlichen Formulierung abzuweichen. Außerdem kann zur Auslegung dieser Formulierung bereits auf umfängliche Rechtsprechung, die im Zusammenhang mit der CMR ergangen ist, zurückgegriffen werden. Wie bereits nach den zur CMR entwickelten Grundsätzen soll demnach die frachtvertragliche Haftung für Güterschäden und Lieferverzögerungen entfallen, wenn auch ein besonders gewissenhafter Frachtführer bei Anwendung der äußersten ihm zumutbaren Sorgfalt den Schaden nicht hätte vermeiden können.

Der umschriebene Haftungsausschlußgrund ist in Übereinstimmung mit der CMR als sog. „einfacher“ Haftungsausschluß ausgestaltet, d. h., daß hier keine Beweiserleichterungen zugunsten des Frachtführers eingreifen, wie diese etwa für die „besonderen“ Haftungsausschlußgründe der nachfolgenden Bestimmung des § 427 HGB-E vorgesehen sind (vgl. § 427 Abs. 2 HGB-E). Auf eine dem Artikel 18 Abs. 1 CMR entsprechende Regelung, die dem Frachtführer ausdrücklich die Beweislast für das Vorliegen der „einfachen“ Haftungsbefreiungstatbestände auferlegt, ist verzichtet worden. Diese Beweislastverteilung erschließt sich nämlich nach deutschem Recht bereits aus dem allgemeinen beweisrechtlichen Grundsatz, daß jede Partei die tatbestandlichen Voraussetzungen der Norm, auf die sie sich beruft, darzulegen und zu beweisen hat.

Als Befreiungsgrund nennt die vorgeschlagene Regelung abweichend von der Parallelvorschrift in Artikel 17 Abs. 2 CMR, die insgesamt vier Ausschlußtatbestände aufzählt, allein die Unabwendbarkeit des Schadens, die in der CMR an letzter Stelle aufgeführt ist. Eine sachliche Änderung ergibt sich hieraus jedoch nicht: Die in der CMR einzeln aufgezählten Fälle (Verschulden des Verfügungsberechtigten, Weisungserteilung, Gütermängel) haben ohnehin in die allgemeine Schadensteilungsregel des § 425 Abs. 2 HGB-E Eingang gefunden. Die Haftungsbefreiungs- und -einschränkungstatbestände sind mithin lediglich neu geordnet; die stark differenzierende CMR-Regelung ist auf diese Weise vereinfacht worden.

Im Unterschied zu der Formulierung in Artikel 17 Abs. 2 CMR sieht die vorgeschlagene Regelung eine Haftungsbefreiung des Frachtführers nur vor, „soweit“ der Schaden auf dem umschriebenen Befreiungstatbestand beruht. Hierdurch wird klargestellt, daß als Rechtsfolge sowohl ein gänzlicher als auch ein anteiliger Haftungsausschluß in Betracht kommt.

Satz 2 verwehrt dem Frachtführer in Übereinstimmung mit Artikel 17 Abs. 3 CMR (vgl. auch § 34 Buchstabe a KVO), sich zur Entlastung auf Mängel

des für die Beförderung verwendeten Fahrzeugs zu berufen. Den Frachtführer trifft hiernach – wie nach der CMR – eine Garantiehaftung für die Funktionsfähigkeit der von ihm verwendeten Betriebseinrichtungen, da dies als unabdingbare Voraussetzung für die Erbringlichkeit der Beförderungsleistung angesehen worden ist. Es erscheint nicht sachgerecht, den Frachtführer auch schon dann von seiner Haftung zu befreien, wenn Mängel des Fahrzeugs nicht von ihm verschuldet waren. Denn die Stellung eines fahr- und ladungstüchtigen Fahrzeugs ist eine der Kardinalpflichten des Frachtführers. Ist das Fahrzeug nicht fahr- oder ladungstüchtig, so stellt dies – auch im Hinblick auf die Erwartungshaltung des Absenders, sein Gut sicher und unversehrt befördert zu bekommen – einen derart schwerwiegenden Umstand dar, daß es nicht gerechtfertigt ist, einen Haftungsausschluß des Frachtführers zu gestatten.

Der Ausschluß der Haftungsbefreiung bei Fahrzeugmängeln gilt – wie unter der CMR – für alle Haftungsbefreiungsgründe. Die Regelung entfaltet jedoch ihre zentrale Aussage im Zusammenhang mit dem Haftungsausschluß nach Satz 1: Bei Vorliegen von Fahrzeugmängeln soll der Frachtführer sich, wenn diese schadensursächlich geworden sind, nicht auf eine Unvermeidbarkeit oder eine Unabwendbarkeit der Folgen berufen können. Aufgrund dieser Überlegungen ist die Regelung über Fahrzeugmängel auch an dieser Stelle eingefügt worden. Im Zusammenhang mit den Haftungsausschlüssen nach § 427 HGB-E stellt das Vorliegen eines Fahrzeugmangels lediglich einen möglichen Schadensbeitrag des Frachtführers dar, der, „soweit“ er schadensursächlich war, die haftungsbefreiende Wirkung des Ausschlußgrundes verhindert.

Ein zusätzlicher Hinweis auf ein Verschulden des Fahrzeugvermieters oder seiner Bediensteten, den Artikel 17 Abs. 3 CMR enthält, ist in diesem Zusammenhang nicht übernommen worden. Es erscheint nicht erforderlich, einzelne Ursachen für Fahrzeugmängel herauszugreifen und diese im Gesetz zu nennen. Außerdem sind Haftungsfragen im Zusammenhang mit der Einschaltung selbständiger Transportunternehmer nunmehr – über das geltende Recht hinausgehend – durch die Vorschrift des § 437 HGB-E umfassend geregelt.

Die vorgeschlagene Regelung unterscheidet sich weiter von Artikel 17 Abs. 3 CMR, indem sie die Garantiehaftung für Fahrzeugmängel ausdrücklich für den Fall einschränkt, daß der Absender dem Frachtführer das Fahrzeug gestellt hat. Eine dahin gehende teleologische Reduktion ist bereits bei der entsprechenden CMR-Vorschrift vorgenommen worden. Die vorgeschlagene Regelung folgt somit gegenwärtiger Praxis. Regelungsgrund ist hierbei, daß die Verantwortlichkeit für die Fahrzeugmängel in den umschriebenen Fällen nicht beim Frachtführer, sondern beim Absender liegt.

Auch nach dem Entwurf steht dem Frachtführer schließlich – wie unter Artikel 17 Abs. 3 CMR – der Beweis offen, daß der Schaden nicht auf den Fahrzeugmangel, sondern auf andere Umstände zurückzuführen ist.

Zu § 427 (Besondere Haftungsausschlußgründe)

Die Vorschrift enthält eine Reihe weiterer Haftungsausschlußgründe und sieht zugleich für diese Fälle eine Beweiserleichterung für den Frachtführer vor. Hierbei sind die genannten Ausschlußgründe sämtlich dadurch gekennzeichnet, daß sich aus der im haftungsbefreienden Tatbestand jeweils umschriebenen Situation besondere Gefahren für das beförderte Gut ergeben, die nicht dem Verantwortungs- und Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind. Die Bestimmung entspricht in der Sache der Regelung über die sog. „bevorrechtigten“ Haftungsausschlüsse in Artikel 17 Abs. 4 CMR (vgl. auch § 34 KVO, § 83 EVO, Artikel 36 § 3 CIM, § 59 BinSchG).

Weitergehend als in Artikel 17 Abs. 4 CMR werden die Haftungsausschlüsse wegen besonderer Gütergefahren auch auf die Verspätungshaftung bezogen. Dies führt zu einer einheitlichen Systematik der Haftungsbestimmungen: Sowohl der Haftungsgrundsatz in § 425 HGB-E als auch der „einfache“ Haftungsausschluß in § 426 HGB-E erfaßt neben Güterverlusten und -beschädigungen auch Verzögerungsfälle. Wertungswidersprüche ergeben sich aus dieser Erweiterung nicht. Eine Haftungsbefreiung nach dieser Bestimmung greift ohnehin nur dann ein, wenn sich im Haftungsfall die umschriebene besondere Gefahr realisiert hat.

Durch die Formulierung „soweit“ wird deutlicher als in der CMR („wenn“) klargestellt, daß auch für die nachfolgend genannten Haftungsausschlußgründe der Rechtsgedanke des § 254 BGB – Schadensteilung bei mitwirkenden Ursachenbeiträgen – heranzuziehen ist. Hierbei erfaßt die Formulierung „soweit“ ohne weiteres auch diejenigen Fälle, in denen der Schaden ausschließlich auf einer der besonderen Gütergefahren beruht und demzufolge eine gänzliche Haftungsbefreiung eintritt.

Absatz 1 zählt die einzelnen Haftungsbefreiungsgründe auf und lehnt sich hierbei eng an Artikel 17 Abs. 4 CMR an.

Absatz 1 Nr. 1 sieht unter besonderen Voraussetzungen eine Haftungsbefreiung für den Fall der Verwendung von offenen, nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen oder der Decksverladung vor. Im geltenden Recht finden sich vergleichbare Vorschriften über die offene Beförderung in Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe a CMR, Artikel 36 § 3 Buchstabe a CIM, § 83 Abs. 1 Buchstabe a EVO, § 59 Abs. 1, 2. Alternative BinSchG; eine Parallelvorschrift über die Decksverladung enthält § 59 Abs. 1 Nr. 1, 1. Alternative BinSchG. Die Haftungsbefreiung wegen Decksverladung wird angesichts der doch erheblichen Bedeutung dieses Haftungstatbestandes in der Binnenschifffahrt beibehalten und soll den besonderen Bedürfnissen dieses Transportsektors Rechnung tragen.

Hinsichtlich der zusätzlichen Voraussetzungen, unter denen die besonderen Transportmodalitäten ausgeführt sein müssen, weicht die vorgeschlagene Regelung jedoch vom geltenden Recht ab. Das Erfordernis eines Frachtbriefvermerks, das das geltende Recht in CMR, EVO und CIM enthält, wird aufgegeben. Dies

geschieht im Hinblick darauf, daß die Ausstellung eines Frachtbriefes nach dem Entwurf (vgl. § 408 HGB-E) im Gegensatz zu CMR und geltendem Eisenbahnrecht nicht mehr den Regelfall darstellt. In Übereinstimmung mit § 59 Abs. 1 Nr. 1, 1. Alternative BinSchG soll der Haftungsausschlußgrund zunächst dann eingreifen, wenn die Decksverladung oder der offene Transport auf einer Vereinbarung zwischen Frachtführer und Absender beruht. Die Vereinbarung kann sowohl mündlich als auch schriftlich getroffen werden. Es bleibt mithin dem Frachtführer, dem immerhin der Befreiungstatbestand zugeht und dem daher schon im eigenen Interesse an einer schriftlichen Fixierung der Abrede gelegen sein wird, überlassen zu entscheiden, ob er darauf hinwirken wird, daß die getroffene Abrede schriftlich festgehalten wird und etwa – in Fortführung der Praxis unter CMR, EVO und CIM – in den Frachtbrief aufgenommen wird (vgl. § 408 Abs. 1 Nr. 12 HGB-E).

Ohne Bedeutung ist weiter, ob die Vereinbarung ausdrücklich oder stillschweigend getroffen wird. Dem Vorschlag der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts, die einen solchen Haftungsausschluß an eine ausdrückliche Vereinbarung knüpfen wollte, wird damit nicht gefolgt. Zwar ist einzuräumen, daß eine ausdrückliche Vereinbarung in beschränktem Maße die Warn- und Hinweiskfunktion, die nach der CMR dem Frachtbriefvermerk zukommt, übernehmen könnte. Andererseits begründet die Statuierung des Erfordernisses einer „ausdrücklichen“ Vereinbarung kaum lösbare Abgrenzungs- und Beweisschwierigkeiten. Überdies ist nicht einsichtig, wieso eine lediglich konkludente Vereinbarung, die selbst nach bürgerlichem Recht, d. h. im Verhältnis zwischen Privatpersonen, zur Erzeugung vertraglicher Bindungen hinreichen kann, nicht ausreichend sein soll. Da überdies die Decksverladung oder der offene Transport kraft „Übung“ in den Haftungsausschluß einbezogen werden soll, würde es einen Wertungswiderspruch darstellen, wenn zwar einerseits eine zum Haftungsausschluß führende Decksverladung oder ein offener Transport kraft Übung zugelassen würden, nicht jedoch eine haftungsausschließende, lediglich konkludente Vereinbarung über die Decksverladung oder den offenen Transport.

Die Einbeziehung der „Übung“ soll denjenigen – in der Praxis häufigen – Fällen Rechnung tragen, in denen sich der offene Transport oder die Decksverladung etwa nach der Art des Gutes, z. B. im Containerverkehr, als Selbstverständlichkeit darstellt.

Absatz 1 Nr. 2 übernimmt aus Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe b CMR die Haftungsbefreiung wegen Verpackungsmängeln. Der in der CMR zusätzlich enthaltene Hinweis darauf, daß Verpackungsmängel nur dann zu einem Haftungsausschluß führen, wenn die Güter auf Grund ihrer Beschaffenheit infolge dieser Mängel Verlusten und Beschädigungen ausgesetzt sind, ist zwecks Regelungsvereinfachung weggefallen. Das Erfordernis eines Gefahrezusammenhangs zwischen Ausschlußgrund und Güterschaden ergibt sich bereits aus der einleitenden Formulierung

des Satzes 1. Eine weitergehende Klarstellung ist nicht für erforderlich gehalten worden.

Abweichend von der CMR wird bei Umschreibung des Haftungsbefreiungstatbestandes an dieser Stelle dieselbe Formulierung verwendet, die bereits zur Kennzeichnung der sachlich korrespondierenden Absenderhaftung nach § 414 Abs. 1 Nr. 1 HGB-E gewählt worden ist. Maßgeblich ist hiernach eine „ungenügende Verpackung durch den Absender“. Durch die deckungsgleiche Formulierung dieser beiden Vorschriften soll zunächst zum Ausdruck gebracht werden, daß Absenderhaftung einerseits und Haftungsbefreiung des Frachtführers andererseits Ausprägung derselben Risikozuweisung bei Verpackungsfehlern sind und sich daher spiegelbildlich entsprechen. Außerdem beanspruchen die Erwägungen, die für die Formulierung des § 414 Abs. 1 Nr. 1 HGB-E maßgeblich waren, auch an dieser Stelle Gültigkeit: So dient die Formulierung „ungenügend“ zum einen der Regelungsvereinfachung, indem sie die Fälle des „Fehlens“ und der „Mängel“ der Verpackung, die in Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe b CMR jeweils gesondert erwähnt sind, zusammenfaßt. Die Verwendung dieser Formulierung im Rahmen der Haftungsbefreiungstatbestände hat außerdem eine besondere Berechtigung, da die deutsche Übersetzung der CMR bereits den Begriff „ungenügend“ in Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe e für Kennzeichnungsfehler verwendet. Weiter erlaubt es die vorgeschlagene Formulierung, bei Umschreibung des Befreiungstatbestandes jedenfalls nicht vorrangig auf die Verteilung der Verpackungspflichten abzustellen. In erster Linie soll es vielmehr – in Übereinstimmung mit der zur Absenderhaftung nach § 414 Abs. 1 Nr. 1 HGB-E getroffenen Entscheidung – auf die tatsächliche Durchführung der Verpackung „durch den Absender“ ankommen. Auf die Pflichtenverteilung ist – wie bei § 414 Abs. 1 Nr. 1 HGB-E – hilfsweise nur bei gänzlich fehlender Verpackung abzustellen.

Diese Konzeption entspricht der ratio legis der besonderen Haftungsausschlüsse, den Frachtführer von der Verantwortlichkeit für schadensträchtige Situationen, deren Ursache er nicht selbst gesetzt hat, zu entbinden. Denn durch tatsächliche Beiträge können Risiken gesetzt werden, die eine Haftungsbefreiung des Frachtführers jedenfalls dann gebieten, wenn diese Beiträge „durch den Absender“ ausgeführt sind. Hierbei ist nach allgemeinen Zurechnungsgrundsätzen das Verhalten Dritter, die für den Absender handeln, dem Verhalten des Absenders selbst gleichzustellen.

Absatz 1 Nr. 3 enthält entsprechend Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe c CMR einen Haftungsausschluß für besondere Gefahren, die auf dem Behandeln, Verladen oder Entladen des Gutes durch den Absender oder den Empfänger beruhen. Auch hier wird – entsprechend den bereits zu Nummer 2 entwickelten Überlegungen – nicht an die vertragliche Pflichtenverteilung angeknüpft. Durch die Neuformulierung des vorangegangenen Ausschlußgrundes in Absatz 1 Nr. 2 werden nunmehr die Haftungsbefreiungstatbestände für die aus der Verpackung und die aus sonstigen güterbezogenen Verrichtungen resul-

tierenden Gefahren angeglichen. Dies ist ein weiterer Vorzug der Neuformulierung.

Die Aufzählung der einzelnen Fallkonstellationen in Absatz 1 Nr. 3 ist gegenüber dem CMR-Vorbild vereinfacht worden. Nach der in § 412 Abs. 1 HGB-E aufgeführten Legaldefinition umfaßt der Begriff „Verladen“ nämlich bereits die in der CMR einzeln genannten Fälle des Verladens und Verstauens. Anders als von der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts vorgeschlagen, soll der Hinweis auf die Beteiligung Dritter nicht aus der CMR übernommen werden. Die Sachverständigenkommission hatte die gesonderte Regelung für Dritte an dieser Stelle mit dem Bemühen um einen Gleichlauf mit der CMR gerechtfertigt. Sie hat im Begründungsteil ihres Berichts allerdings bereits darauf hingewiesen, daß damit Dritte nur an dieser Stelle ausdrücklich erwähnt würden, obwohl sie bereits in anderen Bestimmungen der gleichen Vorschrift stillschweigend erfaßt seien. Um zu vermeiden, daß sich angesichts der abweichenden Formulierungen in § 427 Abs. 1 Nr. 2 und 5 HGB-E insoweit falsche Rückschlüsse in der Praxis ergeben könnten, soll die Bezugnahme auf Dritte an dieser Stelle fortbleiben. Die Zurechnung der Mitwirkung eines Dritten für den Absender oder Empfänger bei Verpackung, Verladung, Entladung oder Kennzeichnung des Gutes ergibt sich mithin auch hier aus den allgemeinen Grundsätzen.

Absatz 1 Nr. 4 sieht in weitgehender Übereinstimmung mit Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe d CMR eine Haftungsbefreiung wegen besonderer Schadensanfälligkeit des Gutes auf Grund seiner natürlichen Beschaffenheit vor. Bei Aufzählung der einzelnen Schadensarten erschien ein Hinweis auf die Einwirkung von Ungeziefer oder Nagetieren als überflüssig. Die Aufzählung hat, wie sich aus der einleitenden Formulierung „insbesondere“ ergibt, nur exemplarischen Charakter und kann daher je nach Bedarf ergänzt werden.

Der in Absatz 1 Nr. 5 enthaltene Haftungsausschlußtatbestand entspricht in der Sache Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe e CMR. Der hier verwendete Begriff „Kennzeichnung“ ist bereits in § 411 HGB-E eingeführt worden und faßt die bisher in der CMR genannten Fälle der Bezeichnung und Numerierung zusammen. Die Formulierung „ungenügend“ zur Umschreibung der Fälle fehlender oder mangelhafter Kennzeichnung konnte an dieser Stelle unmittelbar aus der CMR übernommen werden. Als Gegenstand der Kennzeichnung sind hier die „Frachtstücke“ – insoweit in Abweichung von § 411 HGB-E („Gut“) – genannt. Damit soll klargestellt werden, daß sich die Kennzeichnung durchaus auf die einzelnen Gütereinheiten beziehen kann. Der Hinweis darauf, daß die Kennzeichnung „durch den Absender“ erfolgt sein muß, erklärt sich daraus, daß nur in diesem Fall der Frachtführer keinerlei Einfluß auf die entstehenden Gefahren hat.

Der für die Beförderung lebender Tiere in Absatz 1 Nr. 6 vorgesehene Haftungsbefreiungstatbestand entspricht Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe f CMR.

Die in Absatz 2 dem Frachtführer eingeräumte Beweiserleichterung gestaltet entsprechend Artikel 18 Abs. 2 Satz 1 CMR die in Absatz 1 genannten Haftungsbefreiungstatbestände als sog. „bevorrechtigte“ Haftungsausschlüsse aus.

Für das Eingreifen eines bevorrechtigten Haftungstatbestandes ist es nach Absatz 2 Satz 1 – wie nach Artikel 18 Abs. 2 Satz 1 CMR – ausreichend, daß der Frachtführer dargelegt und bewiesen hat, daß der eingetretene Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in Absatz 1 bezeichneten Gefahren entstehen konnte. Der Nachweis der Möglichkeit einer Kausalität zwischen Gefahr und Schaden begründet also eine widerlegliche Vermutung dafür, daß sich der Kausalverlauf in dieser Weise ereignet hat.

Auf die Übernahme der weitergehenden in Artikel 18 Abs. 2 Satz 2 CMR enthaltenen Regelung, wonach der Ersatzberechtigte gegen die zuvor gesetzlich angeordnete widerlegliche Kausalitätsvermutung den Gegenbeweis führen kann, ist verzichtet worden, da sich deren Inhalt im deutschen Recht bereits aus allgemeinen Beweisgrundsätzen ergibt.

Absatz 2 Satz 2 schließt entsprechend Artikel 18 Abs. 3 CMR die Anwendung der in Satz 1 angeordneten Vermutung aus, wenn bei einverständlicher offener Beförderung oder Decksverladung im Sinne des Absatzes 1 Nr. 1 außergewöhnlich große Verluste eingetreten sind. Diese Regelung ist aus der CMR übernommen worden, da bei großen Güterverlusten der Schaden typischerweise nicht auf der dem Befreiungstatbestand zugrundeliegenden Gefahr beruht. Allerdings faßt die Neuformulierung die in der CMR erwähnten Einzelfälle des „außergewöhnlich großen Abgangs“ und des „Verlustes von ganzen Frachtstücken“ unter dem Oberbegriff „außergewöhnlich großer Verlust“ zusammen.

Die nachfolgenden Absätze enthalten entsprechend Artikel 18 Abs. 4 und 5 CMR eine Einschränkung einzelner Haftungsbefreiungstatbestände: Absatz 3 bestimmt, daß der Frachtführer, der nach dem Frachtvertrag besondere Schutzpflichten gegenüber dem Gut übernommen hat, sich auf die Haftungsbefreiung wegen natürlicher Güterbeschaffenheit nach Absatz 1 Nr. 4 nur dann berufen kann, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen beachtet hat. Absatz 4 enthält eine vergleichbare Bestimmung für die Beförderung lebender Tiere.

Eine Übernahme dieser Bestimmungen erscheint sachgerecht, da diese einer zu weitgehenden Entlastung des Frachtführers entgegenwirken: Hier wird nämlich die Reichweite der Beweiserleichterungen jeweils insoweit eingeschränkt, als der Frachtführer seinerseits hätte schadensvermeidende Maßnahmen ergreifen können und müssen. In beiden Vorschriften ist in Abweichung von den Parallelbestimmungen in der CMR der Hinweis auf „üblicherweise“ zu treffende Maßnahmen entfallen. Die erforderlichen Maßnahmen sollen nicht nach der Üblichkeit, d. h. anhand abstrakter Kriterien, sondern vielmehr konkret nach den Umständen des Einzelfalls bestimmt werden.

Zu § 428 (Haftung für andere)

Gegenstand der Vorschrift ist die haftungsrechtliche Zurechnung des Verhaltens Dritter. Die Bestimmung ist in Anlehnung an Artikel 3 CMR (vgl. auch § 431 HGB, § 6 KVO, Artikel 50 CIM, § 607 Abs. 1 HGB, auch § 278 BGB) gestaltet worden.

Die Vorschrift unterscheidet zwischen zwei Gruppen von Hilfspersonen – den Betriebszugehörigen und den anderen Gehilfen – und folgt insoweit dem geltenden Recht in Artikel 3 CMR und § 431 HGB. Diese Differenzierung ist Ausdruck der hinsichtlich dieser Personengruppen typischerweise unterschiedlichen Beherrschungs- und Einwirkungsmöglichkeiten des Frachtführers. Die Unterscheidung soll daher beibehalten werden. Allerdings sollen die betriebsangehörigen Hilfspersonen abweichend von der CMR („Bedienstete“) als „Leute“ bezeichnet werden. Der Begriff der „Bediensteten“ ist als mißverständlich angesehen worden, da dieser sprachlich die Notwendigkeit des Vorhandenseins eines „Dienst-“, d. h. Arbeitsverhältnisses, vorauszusetzen scheint. Der Leutebegriff, dem im deutschen Handelsrecht in §§ 431 und 607 Abs. 1 HGB eine lange Rechtstradition zukommt, ist demgegenüber herkömmlich allein durch das Kriterium der Betriebszugehörigkeit geprägt. Somit sind vom Leutebegriff auch etwa mitarbeitende Familienangehörige erfaßt.

Die vorgeschlagene Regelung folgt auch hinsichtlich der Kriterien, die zur Bestimmung der Verhaltenszurechnung herangezogen werden, dem Vorbild in Artikel 3 CMR: So haftet der Frachtführer für das Fehlverhalten beider Personengruppen nur, wenn diese in Ausführung ihrer Verrichtungen, also im Rahmen des ihnen übertragenen Aufgabenkreises, handeln. Zusätzlich ist für die Zurechnung des Verhaltens „anderer“, d. h. nicht betriebszugehöriger, Personen erforderlich, daß der Frachtführer sich dieser bei Ausführung der Beförderung bedient, sie also zur Erfüllung seiner frachtvertraglichen Pflichten einschaltet. Die letztere Voraussetzung betrifft allein die „anderen Personen“; diesbezügliche Auslegungsunsicherheiten bei Anwendung der CMR werden durch die sprachliche Abweichung von Artikel 3 CMR vermieden. Weitergehender Modernisierungsbedarf ist nicht ersichtlich. Die Reichweite der Verhaltenszurechnung bestimmt sich ohnehin in erster Linie danach, wie die gesetzlich vorgegebenen Merkmale – hier der „Ausführung der Beförderung“ und der „Ausübung der Verrichtungen“ – im Einzelfall von der Praxis ausgefüllt werden.

Neben dieser transportrechtlichen Bestimmung findet die allgemeine bürgerlich-rechtliche Zurechnungsnorm des § 278 BGB, etwa für die Zurechnung von nicht spezialgesetzlich geregelten Nebenpflichtverletzungen, nach wie vor Anwendung.

Zu § 429 (Wertersatz)

Die Vorschrift steht am Anfang des den Umfang der Frachtführerhaftung betreffenden Regelungskomplexes. In Anlehnung an Artikel 23 Abs. 1 und 2, Artikel 24 CMR wird hier die Haftung des Frachtführers auf den Wert des Gutes begrenzt. Ein Festhalten an einer Begrenzung der Haftung auf den Güterwert,

wie diese im heute geltenden Landtransportrecht durchweg verankert ist (vgl. § 430 HGB, § 35 KVO, § 65 EVO, Artikel 40, 42 CIM), erscheint nicht nur unter Vereinheitlichungsgesichtspunkten sachgerecht, sondern auch im Hinblick darauf, daß das Wertersatzprinzip eine interessegerechte Verteilung der Haftungsrisiken nach Verantwortungssphären ermöglicht: Durch Anknüpfung an den Güterwert, der in der Regel für den Frachtführer bei Übernahme des Gutes oder auf Grund der Güterbeschreibung jedenfalls abschätzbar ist, werden die Haftungsrisiken für diesen kalkulierbar. Zugleich wird die Haftung in der Weise gekappt, daß Güterfolgeschäden nicht zu ersetzen sind; auf diese Weise wird eine als unbillig erachtete Überwälzung der Betriebsrisiken des Empfängers auf den Frachtführer vermieden.

Hinsichtlich der Wertberechnung folgt der Entwurf dem Modell der CMR (Artikel 23 Abs. 1, Artikel 25 Abs. 1), das an den Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung anknüpft. Dieses Berechnungsmodell erscheint gegenüber den Alternativkonzepten, die das geltende Recht bereithält – etwa in § 430 HGB die Berechnung nach dem Ablieferungswert, in § 35 KVO die Anknüpfung an den Fakturierenwert zuzüglich Spesen und Kosten sowie maximal 10 % entgangenen Gewinns –, vorzuzugwürdig. Die Unterschiede zwischen den verschiedenen Berechnungsarten im Binnentransport sind ohnehin nur unwesentlich:

Bei Berechnung des Wertersatzes nach dem Versandwert erfolgt nämlich in der Regel eine Aufstockung des Ersatzanspruchs um beförderungsbedingt aufgewandte Beträge (vgl. Artikel 23 Abs. 4 CMR, hier § 432 HGB-E), während bei Berechnung nach dem Ablieferungswert in der Regel eine etwaige Ersparnis an Kosten abgezogen wird (vgl. § 430 Abs. 1 am Ende HGB, § 35 Abs. 1 Satz 2 KVO). Auf diese Weise nähern sich die Ergebnisse einander an. Im Interesse der internationalen Rechtsvereinheitlichung verdient die Anlehnung an die CMR, also die Anknüpfung an den Versandwert, den Vorzug.

Absatz 1 regelt die Berechnungsweise – wie beschrieben – für die Fälle gänzlichen oder teilweisen Verlusts. Die Formulierung der Vorschrift lehnt sich sprachlich an Artikel 23 Abs. 1 CMR sowie an § 430 Abs. 1 HGB an. Durch die Anknüpfung an zu leistenden „Schadensersatz“ wird zugleich der Bezug zu dem in § 425 HGB-E niedergelegten Haftungsgrundsatz hergestellt: Der auf Grund der Haftungsvorschrift des § 425 HGB-E zu leistende Ersatz wird nämlich an dieser Stelle inhaltlich präzisiert.

Absatz 2 normiert in Anlehnung an Artikel 25 Abs. 1 CMR das Wertersatzprinzip für den Fall der Beschädigung: Hier ist die Wertminderung infolge der Beschädigung zu ersetzen, wobei für die Wertberechnung wiederum Ort und Zeit der Übernahme maßgeblich sind.

Absatz 3 nennt entsprechend Artikel 23 Abs. 2 CMR als Bezugsgrößen für den Güterwert den Marktpreis, hilfsweise den gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit. Die in der CMR enthaltene Anknüpfung an den Börsenpreis wird nicht übernommen, da dieser in der Praxis keine Rolle spielt.

Zu § 430 (Schadensfeststellungskosten)

Diese Vorschrift, die den Frachtführer verpflichtet, über den nach der vorangegangenen Bestimmung zu leistenden Wertersatz hinaus die Schadensfeststellungskosten zu tragen, hat in der CMR kein Vorbild. Die in Artikel 23 Abs. 4 CMR normierte Kostenerstattungspflicht erfaßt vielmehr nach heute in Deutschland überwiegender Auffassung nur diejenigen Aufwendungen, die typischerweise aus Anlaß der Beförderung – also auch bei schadensfreiem Transport – entstehen, jedoch nicht die etwa bei der konkreten Beförderung angefallenen schadensbedingten Kosten. Eine Kostentragungspflicht des Frachtführers im Zusammenhang mit der Schadensfeststellung findet sich im geltenden Recht jedoch in § 32 Satz 2 KVO. Diese Regelung ist übernommen worden, da es sich bei den Kosten der Schadensfeststellung um Aufwendungen handelt, die der infolge des Substanzschadens am Gut erlittenen Vermögenseinbuße nahestehen: Da durch die Schadensfeststellung doch der Schadensumfang ermittelt werden soll und sich hiernach auch der infolge des Substanzschadens zu leistende Ersatz bestimmt, sind die bei Schadensfeststellung angefallenen Kosten untrennbar mit dem Schadensfall verknüpft. Sie sind daher auch wertungsmäßig dem wegen des Güterschadens zu leistenden Ersatz gleichzustellen.

Eine dem § 32 Satz 1 KVO entsprechende Regelung über Kosten der Schadensabwendung und -minderung ist demgegenüber nicht aufgenommen worden. Eine Regelung erübrigt sich, weil die Schadensabwendungs- und -minderungskosten bereits bei Ermittlung des wegen des Substanzschadens nach § 429 HGB-E zu leistenden Ersatzbetrages als solchem zu berücksichtigen sind.

Die Regelung über die Schadensfeststellungskosten ist vor der Bestimmung über den Haftungshöchstbetrag (§ 431 HGB-E) eingefügt worden. Hieraus ergibt sich, daß die Schadensfeststellungskosten zwar neben dem zu leistenden Wertersatz einen zusätzlichen Rechnungsposten für den Ersatzanspruch gegen den Frachtführer bilden, daß jedoch die Haftung des Frachtführers für diese Kosten, ebenso wie diejenige für den Substanzschaden am Gut, der Haftungsbegrenzung unterfällt. Einer dahin gehenden Regelung kommt in der Praxis im Hinblick darauf Bedeutung zu, daß im Einzelfall durchaus kostspielige Feststellungsmaßnahmen denkbar sind, bei denen die etwa zu erstattenden Aufwendungen die Haftungsgrenze weit überschreiten würden. Die Anwendung der Haftungshöchstgrenze auch auf die Schadensfeststellungskosten entspricht in der Sache § 36 KVO. Eine Begrenzung der Feststellungskosten erscheint außerdem nach der gesetzlichen Wertung als sachgerecht: Wenn die Schadensfeststellungskosten hinsichtlich ihrer Ersatzfähigkeit, wie ausgeführt, dem wegen des Substanzschadens am Gut zu leistenden Ersatzbetrag gleichzustellen sind, muß es auch für den Schutzzweck der Höchstbetragsregelung, den Frachtführer vor unübersehbaren Haftungsrisiken zu bewahren, gleichgültig sein, ob der Frachtführer Ersatz zum Ausgleich einer beim Transportgut eingetretenen Werteinbuße am Gut oder wegen einer zu deren Feststellung unternommenen Maßnahme leistet.

Zu § 431 (Haftungshöchstbetrag)

Die Vorschrift begrenzt in weitgehender Anlehnung an das CMR-Vorbild die Haftung des Frachtführers auf bestimmte Haftungshöchstbeträge.

Die Wirkungsweise dieser Bestimmung in der Praxis ist hierbei in nicht unerheblichem Maße davon abhängig, ob und wieweit diese zwingend ausgestaltet ist, wobei insbesondere wesentlich ist, ob und in welcher Form Modifikationen der Haftungsgrenze zulässig sind. Wegen der diesbezüglich angestellten Überlegungen wird auf die Begründung zu § 448 HGB-E verwiesen. Unabhängig von der Frage des zwingenden Charakters kommt jedoch der gesetzlichen Einführung von Haftungshöchstgrenzen durchaus eigenständige Bedeutung zu, da hierdurch jedenfalls ein gesetzliches Leitbild geschaffen wird.

Nach der vorgeschlagenen Regelung beläuft sich die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlusts oder Beschädigung des Gutes – in Übereinstimmung mit Artikel 23 Abs. 3 CMR in der Fassung des Protokolls zur CMR vom 5. Juli 1978 (BGBl. 1980 II S. 721, 733) sowie Artikel 25 Abs. 2 CMR – auf maximal 8,33 „Rechnungseinheiten“ je Kilogramm Rohgewicht. Nach Absatz 1 ist bei Verlust oder Beschädigung der Gesamtsendung zur Berechnung des Ersatzbetrages das Rohgewicht, d. h. das Bruttogewicht der gesamten Sendung heranzuziehen. Sind nur einzelne Frachtstücke beschädigt oder verlorengegangen, ist nach Absatz 2 eine Berechnung in Anlehnung an Artikel 25 Abs. 2 CMR vorzunehmen. So ist bei Entwertung der ganzen Sendung entsprechend Artikel 25 Abs. 2 Buchstabe a CMR die Haftungsgrenze nach dem Rohgewicht der Gesamtsendung zu bemessen (Absatz 2 Nr. 1); bei Entwertung nur eines Teils der Sendung ist entsprechend Artikel 25 Abs. 2 Buchstabe b CMR nur das Gesamtrohgewicht des entwerteten Teils zugrundezulegen (Absatz 2 Nr. 2).

Im Gegensatz zur CMR, wonach eine gesonderte Regelung für Beschädigung (Artikel 25 Abs. 1 CMR) getroffen wird, die auf diejenige für Verlust verweist (Artikel 23 Abs. 3 CMR), führt der Entwurf somit die Haftungsregelungen für Verlust und Beschädigung vereinfachend zusammen. Die einleitende Formulierung in Absatz 1, die in Anlehnung an Artikel 23 Abs. 3 CMR den Begriff „Entschädigung“ – anstelle des etwa in § 429 Abs. 1 HGB-E enthaltenen Ausdrucks „Schadensersatz“ – verwendet, soll weiter klarstellen, daß hier nicht eine neue Haftungsgrundlage geschaffen, sondern lediglich eine Inhaltsbestimmung bezüglich der nach den vorangegangenen Vorschriften begründeten Ansprüche getroffen wird.

Differenziert wird nach dem Entwurf danach, ob durch das Schadensereignis die gesamte Sendung (Absatz 1) oder nur einzelne Frachtstücke der Sendung (Absatz 2) betroffen sind. Hierbei ist ausdrücklich der Begriff der „Sendung“ zur Bezeichnung einer übergeordneten Versandeinheit verwendet worden, da dieser bereits bei Auslegung der CMR herangezogen wird und in der Praxis verbreitet ist. Auf eine gesetzliche Definition der „Sendung“ ist angesichts der Gebräuchlichkeit des Begriffs (vgl. auch § 20 KVO) verzichtet worden.

Absatz 4 legt schließlich in Anlehnung an Artikel 23 Abs. 7 CMR in der Fassung des Protokolls zur CMR vom 5. Juli 1978 die Modalitäten der Umrechnung der Rechnungseinheit fest. Die Vorschrift soll insbesondere die Fortführung der unter der CMR bestehenden Praxis sichern: So soll auch nach dem Entwurf – in Übereinstimmung mit Artikel 23 Abs. 7 Satz 1 CMR – die Haftungssumme in Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds ausgedrückt werden. Die Umrechnung in Deutsche Mark soll – gleichfalls wie unter der CMR nach Artikel 23 Abs. 7 Satz 2 – nach dem Wert am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag erfolgen. Hierbei ist unter dem Wert am Tag des Urteils – wie dies bereits jetzt unter der CMR praktiziert wird – diejenige Angabe zu verstehen, die dem Gericht nach den einschlägigen Veröffentlichungen an diesem Tag zur Verfügung steht. Soweit es auf den von den Parteien vereinbarten Tag ankommen soll, wird – wie unter der CMR – auch nach dem Entwurf der praktisch wichtigste Anwendungsfall derjenige sein, daß dies der Tag der Zahlung ist.

In der Grundentscheidung geht der Entwurf somit davon aus, daß es sich bei einem Höchstsummensystem um ein geeignetes und zugleich erforderliches Entschädigungssystem handelt. Zwar kann dem geltenden Recht insoweit keine entsprechende eindeutige Aussage entnommen werden, da zwar im geltenden Landtransportrecht heute vielfach Haftungssummen enthalten sind (vgl. § 35 KVO, Artikel 23 Abs. 3, 5 und 7, Artikel 25 Abs. 1 CMR, § 85 EVO, Artikel 40 CIM), diese jedoch im allgemeinen HGB-Landfrachtrecht sowie im Binnenschiffahrtsfrachtrecht fehlen. Eine Statuierung gesetzlicher Haftungshöchstsummen erscheint jedoch unter Berücksichtigung besonderer Merkmale des Transportgeschäfts sachgerecht. Für ein gesetzliches Höchstsummensystem sprechen entscheidend der durch die Begrenzung des Haftungsumfanges auf ein zumutbares Maß gewährte Schutz vor ruinöser Haftung sowie die Gewährleistung von Versicherbarkeit und Kalkulierbarkeit der Transportrisiken. Insbesondere soll die Normierung gesetzlicher Höchstsummen zu einer größeren Verlässlichkeit und Rechtssicherheit im Haftungsbereich beitragen. Eine Begrenzung auf den Güterwert ist in diesem Zusammenhang nicht ausreichend, da der Güterwert nicht in gleicher Weise eine gesetzlich festgelegte Summe eine verlässliche Kalkulationsgrundlage bietet. Angesichts der tatbestandlich weiten, da verschuldensunabhängigen Haftung erscheint es geboten, dem Frachtführer jedenfalls hinsichtlich des Haftungsumfanges eine Haftungsmilderung zugute kommen zu lassen. Eine Verschärfung des Haftungstatbestandes sollte zugleich eine Entlastung hinsichtlich des Haftungsumfanges mit sich bringen.

Schließlich ist die innereuropäische Rechtsentwicklung zu berücksichtigen: Angesichts der weitgehenden Akzeptanz der CMR für den internationalen Verkehr und auch der innerstaatlichen Orientierung an dem dort vorgesehenen Entschädigungsmodell erscheint es angezeigt, sich im Interesse größtmöglicher Rechtsvereinheitlichung – auch im Hinblick auf die auf Grund der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93

des Rates vom 25. Oktober 1993 (ABl. EG Nr. L 279 S. 1 ff.) am 1. Juli 1998 in Europa zu erwartende Kabotagefreiheit – im Rahmen des vorzulegenden Regelungsvorschlags weitgehend an dieses Entschädigungssystem anzulehnen.

In Fortführung dieser Überlegungen orientiert sich daher der Entwurf auch wegen der Höhe der Haftungssumme, der Einzelheiten der Berechnung (nicht in Deutscher Mark, sondern in Rechnungseinheiten, außerdem nach dem Rohgewicht des Gutes) an der CMR. Die Haftungssumme von 8,33 Sonderziehungsrechten je Kilogramm Rohgewicht erscheint hierbei zugleich als tragbare Kompromißlösung, die auch im innereuropäischen Vergleich als mittlere Lösung anzusehen ist: Innerhalb der in Europa für innerstaatliche Transporte geltenden Rechtsordnungen differieren die Höchstsummen – jeweils zu berechnen je Kilogramm Rohgewicht – von zwei Sonderziehungsrechten im niederländischen, über 17 Sonderziehungsrechten im schwedischen bis zur Höchstgrenze von 80,- DM (§ 35 Abs. 4 KVO) bzw. 100,- DM (§ 85 Abs. 1 Satz 2 EVO) im deutschen Transportrecht.

Dem vereinzelt Petitem, eine deutlich niedrigere Haftungsgrenze – etwa entsprechend dem im deutschen Seefrachtrecht (vgl. § 660 Abs. 1 Satz 1 HGB) sowie im neuen niederländischen Transportrecht vorgesehenen Betrag von zwei Sonderziehungsrechten – vorzusehen, wird damit nicht Rechnung getragen. Zwar ist anzuerkennen, daß in der Binnenschifffahrt nach der gegenwärtigen Praxis angesichts bestehender Vertragsfreiheit Haftungsbegrenzungen selbst bis zu einem Betrag von 0,20 DM je Kilogramm gebräuchlich sind.

Demgegenüber ist jedoch darauf hinzuweisen, daß eine zu niedrige Haftungsgrenze zu einer Aushöhlung jeglicher Haftung führen würde, insbesondere dem haftungsrechtlichen Grundsatz der Eigenverantwortlichkeit des Unternehmers für die seiner Sphäre zugehörigen potentiellen Schadensursachen nicht mehr gerecht wird. Weiter ist zweifelhaft, ob eine niedrige Haftungsgrenze überhaupt den Unternehmer schützen kann, da die Gerichte schon unter den Höchsthaftungsgrenzen der CMR dazu tendieren, einen Ausgleich durch Anwendung derjenigen Vorschriften zu schaffen, die zu einer Durchbrechung der Haftungsbegrenzung führen (Artikel 29 CMR, vgl. nunmehr §§ 435, 436 Satz 2 HGB-E).

Auch Überlegungen, die Haftungsgrenze in Anlehnung an den Höchstbetrag des internationalen Eisenbahnrechts von 17 Sonderziehungsrechten (vgl. Artikel 40 § 2 CIM) oder an den in der KVO enthaltenen Satz von 80,- DM festzusetzen oder eine Sonderregelung für Großrisiken, etwa für Großsendungen oder besonders hochwertige Sendungen, vorzusehen, sollen nicht aufgegriffen werden. Schließlich wird auch eine Erwägung, die Haftungsgrenze am durchschnittlichen Güterwert zu orientieren, angesichts der als erheblich erkannten Schwierigkeiten, Durchschnittswerte für beförderte Güter zu bestimmen, verworfen.

Eingehend ist geprüft worden, ob und wie eine Anpassung der gesetzlich vorgeschriebenen Höchstsummen an die Geldwertung vorgenommen wer-

den kann. In diesem Zusammenhang ging eine erwogene Variante dahin, zu diesem Zweck eine Verordnungsermächtigung in den Entwurf aufzunehmen, die eine Anpassung der Summen an die Geldwertentwicklung gestattet. Hierbei ist erwogen worden, eine fortlaufende Änderung der Beträge unter Berücksichtigung entweder der Entwicklung des Geldwertes oder der Erzeugerpreise für gewerbliche Produkte zuzulassen oder eine Änderung jeweils nach Ablauf einer festzulegenden Zeitspanne vorzusehen. Hiergegen bestehen jedoch Bedenken. Zum einen erschien zweifelhaft, ob eine derartige Ermächtigung in der Weise gestaltet werden kann, daß diese sowohl den Erfordernissen des Artikels 80 des Grundgesetzes genügt als auch für die jeweils zu treffende Anpassungsentscheidung noch eine hinreichend flexible Grundlage bietet. Auch würde eine Änderung der Höchstbeträge durch Verordnung im Ergebnis zu deren Abkopplung von der CMR führen. Auf diese Weise würde die gesetzgeberische Entscheidung für eine CMR-Angleichung unterlaufen. Eine Anpassung der Haftungsbeträge bleibt daher, wenn sie überhaupt unbedingt nötig ist, einem erneuten Tätigwerden des Gesetzgebers überlassen.

Der Entwurf sieht auch für Lieferfristüberschreitungen eine Haftungsgrenze vor. Diese wird in Absatz 3 der Vorschrift in Anlehnung an Artikel 43 § 1 CIM auf das Dreifache der Fracht festgelegt. Diese Abweichung von der CMR erscheint aus folgenden Gründen gerechtfertigt: Die dort für den Fall der Lieferfristüberschreitung vorgesehene Haftungsbegrenzung nach Artikel 23 Abs. 5 CMR auf die einfache Höhe der Fracht entspricht nicht der wachsenden Bedeutung der fristgemäßen Ablieferung für die Durchführung der Beförderung. Die Begrenzung auf das Dreifache der Fracht hat sich im Eisenbahnrecht bereits bewährt. Sie stellt einen sachgerechten Kompromiß dar.

Im Zusammenhang mit der Verspätungshaftung ist nach dem Entwurf weiter davon auszugehen, daß die Höchstbeträge jeweils nach der vertragsgemäß zu befördernden Partie zu berechnen sind. Zwar wird dies nicht ausdrücklich gesetzlich klargestellt, allerdings wird zur Berechnung an den Betrag der „Fracht“, d. h. an das nach dem jeweiligen Vertrag für die geschuldete Beförderung zu leistende Entgelt, angeknüpft. Auf diese Weise soll auch eine sachgerechte Lösung für Konsekutivverträge oder Verträge über Großsendungen ermöglicht werden, da auch hier jeweils auf die einzelne Vertragseinheit abzustellen ist.

Zu § 432 (Ersatz sonstiger Kosten)

Die Vorschrift begründet in Anknüpfung an Artikel 23 Abs. 4 CMR einen zusätzlichen Ersatzanspruch gegen den Frachtführer wegen der Fracht, öffentlicher Abgaben und „sonstiger Kosten“. Der Anwendungsbereich der Vorschrift ist bereits nach dem Wortlaut – somit klarer als die CMR – auf die Fälle der Haftung wegen Verlusts oder Beschädigung beschränkt. Der nach dieser Bestimmung gewährte Anspruch ist auf die Erstattung derjenigen Kosten gerichtet, die aus Anlaß der Beförderung angefallen sind. Die Vorschrift ist mithin in ihrem Regelungsge-

halt klar von der Bestimmung des § 430 HGB-E, der Schadensfeststellungskosten als schadens- und nicht beförderungsbedingte Kosten erfaßt, abzugrenzen. Als mögliche Anspruchsinhalte sind beispielhaft – wie in der CMR – Fracht und öffentliche Abgaben genannt. Eine Haftungsbeschränkung ist, wie sich aus dem Standort und aus der Formulierung („über den nach § 431 zu leistenden Ersatz hinaus“) ergibt, für Ansprüche nach § 432 HGB-E – anders als nach § 430 HGB-E – ausgeschlossen.

Diese Regelung ist insbesondere im Hinblick darauf aufgenommen worden, daß der Entwurf – wie die CMR – von einer Ersatzberechnung nach dem Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme ausgeht (vgl. § 429 HGB-E). Da in diesem Fall etwaige Entwicklungen während der Beförderung, also nach der Übernahme, in die Berechnung des zu leistenden Ersatzes keinen Eingang finden, bietet nur die Aufstockung des Ersatzanspruchs jedenfalls um beförderungsbedingt angefallene Kosten, die in der Ersatzsumme nicht enthalten sind, die Gewähr für einen angemessenen Schadensausgleich.

Im Falle der Mitverursachung des Schadens durch den Absender ist der Erstattungsanspruch nach Satz 1 entsprechend zu kürzen. § 425 Abs. 2 HGB-E ist insoweit unmittelbar anwendbar.

Durch Satz 2 der Bestimmung soll schließlich – in Anknüpfung an die Formulierungen in § 425 HGB-E („Schaden“) und § 429 HGB-E („Schadensersatz“) – klargestellt werden, daß die Ersatzpflicht des Frachtführers in den Vorschriften der §§ 425 bis 432 HGB-E abschließend geregelt ist, so daß ein Ersatz von sog. Güterfolgeschäden hier nicht erfolgt. Entsprechende Klarstellungen in der CMR finden sich in Artikel 23 Abs. 4 und 6.

Zu § 433 (Haftungshöchstbetrag bei sonstigen Vermögensschäden)

Die Vorschrift läßt dem Frachtführer in bestimmten Fällen der positiven Forderungsverletzung eine Haftungsbegrenzung zuteil werden. Sie ist Ergebnis der Prüfung, ob und wie die Verletzung frachtvertraglicher Nebenpflichten spezialgesetzlich zu regeln ist.

Das geltende Recht stellt sich insoweit uneinheitlich dar: Die CMR regelt nur bestimmte Tatbestände der Schlechterfüllung (vgl. Artikel 17, 7 Abs. 3, Artikel 11 Abs. 3, Artikel 12 Abs. 7, Artikel 16 Abs. 2, Artikel 21, 22 Abs. 2). Angesichts dieser Lückenhaftigkeit der CMR wird ergänzend auf die allgemeinen Rechtsinstitute des jeweiligen nationalen Rechts – im deutschen Recht demnach auf die unbegrenzte Verschuldenshaftung aus positiver Forderungsverletzung – zurückgegriffen. Nach der KVO sind gemäß § 31 Abs. 1 Buchstabe c Schäden, die „im Zuge der Beförderung des Gutes entstanden sind [...] durch schuldhaft nicht ordnungsgemäße Ausführung des Beförderungsvertrages“ zu ersetzen, jedoch nach § 31 Abs. 2 KVO nur in betragsmäßig begrenztem Umfang. § 8 Nr. 2 Buchstabe c Anlage GüKUMB sieht für „sonstige“, d. h. andere als die dort unter Nummer 1 geregelten Güterschäden eine Ersatzpflicht vor, die nach § 10 Abs. 6 Nr. 1 der Höhe nach beschränkt ist. Auch im Transportverkehr gebräuch-

liche Klauselwerke sehen schließlich für Fälle der Schlechterfüllung eine Haftungsgrenze vor: So stellen etwa § 54 Nr. 2 ADSp und § 17 Abs. 2 Buchstabe b AGNB Haftungsobergrenzen für „sonstige Schäden“ auf. Bei Auslegung und Anwendung sowohl der geltenden gesetzlichen als auch der erwähnten vertraglichen Bestimmungen haben sich in der Praxis insbesondere Unklarheiten wegen des Verhältnisses der sondergesetzlich geregelten Schlechterfüllungstatbestände zum allgemeinen Rechtsinstitut der positiven Forderungsverletzung, weiter wegen der sachlichen Reichweite etwaiger Haftungsbeschränkungen ergeben.

Mangels klarer Vorgaben im geltenden Recht oder der Vertragspraxis ist daher fraglich, ob überhaupt Sonderregelungen für Fälle der Schlechterfüllung geschaffen werden sollten. Auf Grund der Vielzahl denkbarer Fallkonstellationen sind Kriterien transportspezifischer Art, die Anknüpfungspunkt für eine spezialgesetzliche Regelung sein könnten, nicht recht ersichtlich. Weiter besteht die Gefahr, daß eine spezialgesetzliche Regelung vertraglicher Nebenpflichtverletzungen unübersehbare Wechselwirkungen mit dem allgemeinen Zivilrecht auslösen könnte.

Andererseits könnte in Anlehnung an § 54 ADSp generell eine Haftung für Folge- und Vermögensschäden statuiert und diese einer globalen, güterwertunabhängigen, dann jedoch relativ hoch anzusetzenden Haftungsgrenze unterstellt werden. Diese Lösung wurde jedoch verworfen, da allein die Schadensart kein sachgerechtes Differenzierungskriterium darstellt. Im übrigen könnte eine globale Haftungsgrenze allenfalls willkürlich gegriffen werden.

Die nunmehr vorgelegte Regelung stellt sich als Kompromißlösung dar. Sie soll einerseits dem Regelungsbedarf hinsichtlich beförderungstypischer Nebenpflichtverletzungen nachkommen, den Haftungsumfang sowie eventuelle Präventionsmaßnahmen kalkulierbar halten sowie einen für den jeweiligen Vertragstyp angemessenen Interessenausgleich herbeiführen. Andererseits sollen aber weitgehend Verwerfungen im allgemeinen Zivilrecht verhindert werden.

Auf Grund dieser Überlegungen wird von der Normierung eines Haftungstatbestandes abgesehen. Dieser soll vielmehr auch unter Geltung des Entwurfs aus allgemeinem Recht, insbesondere aus dem Rechtsinstitut der positiven Forderungsverletzung, hergeleitet werden. Die vorgeschlagene Regelung beschränkt sich demgegenüber darauf, eine summenmäßige Haftungsgrenze für Vermögensschäden aufzustellen.

Die Regelung bezieht, wie sich aus der Formulierung „eng und unmittelbar mit der Ausführung der Beförderung zusammenhängend“ ergibt, nur diejenigen Fälle in die Haftungsbegrenzung ein, in denen sich infolge vertragstypischen, d. h. beförderungstypischen oder zumindest beförderungsnahen Fehlverhaltens vertrags-, also transportspezifische Risiken realisieren. Branchenfremde Tätigkeiten, die im Rahmen des heute umfassenden Dienstleistungsangebots der Transportunternehmen vom Frachtführer ausgeführt werden, bleiben demgegenüber im Scha-

densfall einer unbegrenzten Haftung unterstellt. Eine weitergehende Ausdehnung der Haftungsgrenze würde zu einer ungerechtfertigten Privilegierung des Transportunternehmers gegenüber anderen Dienstleistenden führen.

Der Entwurf sieht bewußt davon ab, die erfaßten Pflichtverletzungen im einzelnen aufzuführen und verwendet stattdessen eine generalklauselartige Formulierung. Für die Anwendung der Haftungsgrenze auf Nebenpflichtverletzungen ist hiernach maßgeblich, ob die verletzte Pflicht „eng und unmittelbar“ mit der Ausführung der Beförderung des Gutes zusammenhängt. Angesichts der Vielfalt und der strukturellen Verschiedenheit denkbarer Fallgestaltungen würde die Auflistung einzelner Pflichtverletzungen möglicherweise unvollständig sein und damit Rechtsanwendungsprobleme begründen.

Das Abgrenzungskriterium des „engen und unmittelbaren Zusammenhangs“ mit vertragstypischen Pflichten ist denjenigen Grundsätzen, die die Rechtsprechung zur Abgrenzung spezialgesetzlich erfaßter und allgemeiner Haftungsinstitute an anderer Stelle, nämlich bei Unterscheidung zwischen kauf- und werkvertragsrechtlicher Sachmängelgewährleistung und positiver Forderungsverletzung, entwickelt hat, entlehnt. Die Anknüpfung an die „Ausführung der Beförderung“ soll verdeutlichen, daß die Anwendung der Haftungsbegrenzung einen engen Zusammenhang mit denjenigen Pflichten voraussetzt, die für die Durchführung des Beförderungsvertrages konstitutiv sind. Mit dieser Formulierung soll – angesichts der für die Parallelproblematik im Kauf- und Werkvertragsrecht bestehenden umfänglichen Kasuistik – insbesondere der Rechtsprechung eine Orientierungshilfe gegeben werden, um die Einordnung der Pflichtverletzungen anhand gesetzlicher Vorgaben, die im Kauf- und Werkvertragsrecht etwa fehlen, zu erleichtern.

Die Vorschrift bestimmt weiter ausdrücklich, daß nur Schäden, die nicht durch Verlust oder Beschädigung des Gutes oder durch Lieferfristüberschreitung entstehen, der Begrenzungsregelung unterfallen. Auf diese Weise wird klargestellt, daß nur solche Schäden erfaßt sind, die unabhängig von einem Substanzschaden an den Gütern oder einer Lieferverzögerung eingetreten sind, die also keine Folgeschäden von Güter- bzw. von Verspätungsschäden darstellen. Zwar ergibt sich dies eigentlich schon aus dem Regelungszusammenhang mit den vorhergehenden Bestimmungen der §§ 425 bis 432 HGB-E (vgl. insbesondere § 432 Satz 2 HGB-E); die ausdrückliche Klarstellung an dieser Stelle soll jegliches Mißverständnis vermeiden.

Weiter greift die Haftungsbegrenzung nach dem ausdrücklichen Regelungswortlaut nur dann ein, wenn es sich um andere Schäden als Sach- oder Personenschäden handelt. Erfasst sind also lediglich sog. primäre Vermögensschäden, d. h. reine Vermögensnachteile, die nicht mit einer Beeinträchtigung anderer, etwa absolut geschützter Rechtsgüter beim Geschädigten verbunden sind. Durch diese Einschränkung des Anwendungsbereichs der Vorschrift soll insbesondere klargestellt werden, daß die Verletzung

absoluter, deliktsrechtlich geschützter Rechtsgüter lediglich aus Anlaß der Vertragserfüllung, soweit diese nicht in einem Verlust des beförderten Gutes, seiner Beschädigung oder einer Lieferfristüberschreitung liegt, nicht einer Haftungsgrenze unterfällt. Denn hierbei handelt es sich nicht um beförderungstypische Haftungssituationen, sondern um die Verwirklichung allgemeiner Lebensrisiken, so daß ein Anlaß für eine Haftungsbegrenzung abweichend von den allgemeinen Grundsätzen nicht besteht. Ausgenommen von der Haftungsgrenze sind mithin Schäden, die an nicht zum Transport bestimmten Sachen oder an einer Person – etwa dem Absender oder Empfänger – eintreten.

Der Haftungshöchstbetrag für die in dieser Weise umschriebenen Schadensfälle wird auf das Dreifache des Betrages, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre, festgesetzt. Die in § 431 HGB-E vorgesehene Haftungsregelung ist hier nicht ohne weiteres übertragbar, da sie auf die dort erfaßten Haftungssituationen bei Güter- und Verspätungsschäden zugeschnitten ist. Dennoch orientiert sich die Haftungsgrenze an der im Falle des Güterverlusts zu zahlenden Haftungssumme; diese Lösung soll dem Bedürfnis des Frachtführers nach Kalkulierbarkeit seiner Haftung nachkommen. Der Betrag wird jedoch verdreifacht, da die hier zu ersetzenden sog. primären Vermögensschäden im Einzelfall durchaus einen erheblichen Umfang haben dürften. Eine regelmäßige Kappung auf die für Güterverlust geltende Grenze würde den Geschädigten daher unzumutbar belasten. Im übrigen erscheint eine – im Vergleich zur Haftung für Güterschäden und Lieferfristüberschreitung vorgesehene – Ausweitung des Haftungsumfanges für die hier erfaßten Haftungsfälle auch deshalb für gerechtfertigt, da der Frachtführer – im Gegensatz zur verschuldensunabhängigen Güterschadenshaftung – nach den Grundsätzen der positiven Forderungsverletzung schließlich nur bei Verschulden, also nur unter qualifizierten Voraussetzungen, zur Verantwortung gezogen werden kann. Die Erhöhung der Haftungssumme an dieser Stelle ist daher wiederum Ausdruck des als allgemeingültig erkannten Grundsatzes, daß Haftungstatbestand und -umfang zueinander in Wechselwirkung stehen.

Zu § 434 (Außervertragliche Ansprüche)

Die Vorschrift räumt den in den vorstehenden Bestimmungen für Vertragsansprüche vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen Geltung auch für außervertragliche Ansprüche gegen den Frachtführer ein. Die Regelung entspricht in der Sache Artikel 28 Abs. 1 CMR (vgl. auch Artikel 51 Abs. 1 CIM). Für ihre Aufnahme in den Entwurf war die bereits dem CMR-Vorbild zugrundeliegende Erwägung maßgeblich, daß das für Vertragsansprüche gesetzlich niedergelegte Haftungssystem gegen die Entwertung durch außervertragliche Ansprüche, jedenfalls soweit diese typischerweise mit dem Transportgeschehen verbunden sind, geschützt werden muß.

Absatz 1 betrifft außervertragliche Ansprüche des Absenders oder des Empfängers, also insbesondere deren mit Vertragsansprüchen konkurrierende De-

liktsansprüche. Die Reichweite der Vorschrift ist jedoch – entsprechend der CMR – auf Ansprüche wegen Verlusts oder Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist beschränkt. Es erschien nämlich nur in diesen Fällen sachgerecht, die – sonst allgemeinen Regelungen unterliegenden – außervertraglichen Ansprüche dem für Vertragsansprüche geltenden Haftungssystem zu unterwerfen, da sich nur in dieser Hinsicht beförderungsspezifische Risiken, auf die die vertraglichen Haftungsbestimmungen zugeschnitten sind, verwirklichen. Diese Wertung entspricht auch den für das allgemeine Schuldrecht von der im Jahre 1984 vom Bundesministerium der Justiz eingesetzten Kommission zur Überarbeitung des Schuldrechts gewonnenen, jedoch noch nicht gesetzlich umgesetzten Erkenntnissen: Danach ist dem vertraglichen System Vorrang vor etwaigen Regelungen über außervertragliche Ansprüche einzuräumen, was sich künftig hinsichtlich der Reichweite der Verjährungsregelungen auswirken soll (vgl. § 200 BGB-Kommissionsentwurf).

Sprachlich entfernt sich die in § 434 Abs. 1 HGB-E vorgeschlagene Regelung vom Vorbild des Artikels 28 Abs. 1 CMR. Für die Übernahme der dort gewählten Formulierung, die der unterschiedlichen Rechtslage in potentiellen Mitgliedstaaten des Übereinkommens Rechnung tragen soll, bestand hier kein Anlaß, zumal diese ohnehin als zu schwerfällig erschien. Der Regelungsvorschlag nimmt vielmehr auf die „in diesem Unterabschnitt und im Frachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen“ Bezug und ordnet deren Geltung auch für außervertragliche Ansprüche an.

Die Verweisung auf die gesetzlichen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen ist bewußt weit gefaßt, um sicherzustellen, daß sämtliche den Haftungsinhalt und -umfang betreffende Regelungen, die in diesem Unterabschnitt enthalten sind, einbezogen sind. Auf die Reichweite der Verjährungsregelung wird nicht gesondert hingewiesen, da bereits die Verjährungsvorschrift selbst (§ 439 HGB-E) in Übereinstimmung mit der Parallelvorschrift des Artikels 32 CMR alle aus einer Beförderung erwachsenden Ansprüche, somit auch außervertragliche Ansprüche, erfaßt.

Eine Anwendung des in § 433 HGB-E für bestimmte Fälle positiver Forderungsverletzungen vorgesehenen Haftungshöchstbetrages auch auf konkurrierende deliktische Ansprüche kommt allerdings nicht in Betracht: Der dort normierte Höchstbetrag erfaßt Schäden wegen Güterverlusts oder -beschädigung oder Lieferfristüberschreitung nicht; § 434 Abs. 1 HGB-E unterstellt jedoch außervertragliche Ansprüche wegen allein dieser Schadensarten den vertraglichen Haftungsgrenzen.

Der Entwurf berücksichtigt schließlich – anders als der entsprechende Vorschlag der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts – auch die im Frachtvertrag vereinbarten Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen. Angesichts der in § 448 HGB-E vorgesehenen Möglichkeit, von den gesetzlichen Haftungsbestimmungen durch Individualvereinbarung oder sogar, soweit es um die Haf-

tungshöchstbeträge geht, durch allgemeine Geschäftsbedingungen abzuweichen, würde es einen Wertungswiderspruch darstellen, wenn lediglich in bezug auf die gesetzlichen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen ein Umgehungsschutz gegen Ausweichen auf konkurrierende deliktische Ansprüche gewährt würde, umgekehrt aber – nach dem Gesetz zulässige – vertragliche Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen nach wie vor durch konkurrierende deliktische Ansprüche ausgehebelt werden könnten.

Absatz 2 betrifft die Anwendung des für Vertragsansprüche geltenden Haftungssystems auf außervertragliche Ersatzansprüche vertragsfremder Dritter, d. h. derjenigen Personen, die nicht am Frachtvertrag beteiligt und nicht zur Geltendmachung vertraglicher Ersatzansprüche aktiv legitimiert sind (vgl. § 421 Abs. 1 HGB-E). Hierzu zählt insbesondere der Eigentümer eines Gutes, der selbst weder Absender noch Empfänger ist. Unter der CMR ist die Frage, inwieweit außervertragliche Ansprüche auch solcher Personen von der Parallelvorschrift des Artikels 28 berührt sind, angesichts des dort nicht eindeutigen Wortlauts, der allein auf „Ansprüche“ Bezug nimmt, umstritten. Diese Problematik soll nunmehr dahingehend entschieden werden, daß jedenfalls in den Fällen, in denen die Beförderung dem Dritten in bestimmter – noch näher zu umschreibender – Weise zuzurechnen ist, sich dieser auch gegenüber seinen außervertraglichen Ansprüchen gegen den Frachtführer die nach Absatz 1 vorgesehenen Einwendungen entgegenhalten lassen muß. Damit soll der dem Absatz 1 sowie dem Artikel 28 Abs. 1 CMR zugrundeliegende Rechtsgedanke auch in diesem Zusammenhang Geltung erlangen: Durch Einschränkung außervertraglicher Ansprüche auch Vertragsfremder kann das vertragliche Entschädigungssystem umfassend vor einer Aushöhlung infolge einer unbegrenzten Inanspruchnahme des Frachtführers auf außervertraglicher Grundlage geschützt werden. Die Ausweitung vertraglicher Haftungsbestimmungen auf Dritte erscheint zudem nicht als unbillige Belastung: So profitiert vielfach der vertragsfremde Dritte im Ergebnis von der Beförderung des Gutes, somit von der frachtrechtlichen Beziehung; er muß sich daher auch den dort geltenden Anspruchsbeschränkungen unterwerfen lassen.

Anspruchsbeschränkungen im vorgenannten Sinne sind alle Einwendungen, die nach Absatz 1 geltend gemacht werden können, mithin sowohl die gesetzlichen als auch die sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen. Die Einbeziehung der sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Einwendungen rechtfertigt sich ebenfalls aus dem skizzierten Profitgedanken. Bedenkt man zusätzlich, daß der betroffene dritte Inhaber von Rechten am Gut dieser Rechte nach den Vorschriften über den gutgläubigen Erwerb sogar verlustig gehen kann, so erscheint es konsequent, wenn er auch in bezug auf Ansprüche gegenüber einem Frachtführer, die dem Schutz des Eigentums dienen – etwa solchen nach § 823 BGB –, nicht geschützt wird, wenn der Frachtführer in bezug auf die Zustimmung des Dritten zu der Beförderung gutgläubig ist.

Den Interessen des vertragsfremden Dritten ist aber insoweit Rechnung zu tragen, als diesem der Vorrang gegenüber den Schutzbedürfnissen des Frachtführers gebührt. In diesem Zusammenhang ist insbesondere das Interesse Dritter an der Erhaltung des etwaigen Eigentums am Transportgut betroffen, das durch Artikel 14 des Grundgesetzes sogar Verfassungsrang erlangt. In Absatz 2 Satz 2 wird daher die Möglichkeit des Frachtführers, die jeweiligen frachtvertraglichen Einwendungen vertragsfremden Dritten entgegenzuhalten, wie folgt eingeschränkt:

Nach Absatz 2 Satz 2 Nr. 1 kommt eine Erhebung der Einwendungen nicht in Betracht, wenn der Dritte der Beförderung nicht zugestimmt hat und der Frachtführer die fehlende Befugnis des Absenders, die Güter zu versenden, kannte oder fahrlässig nicht kannte. Diese Vorschrift greift den bereits in der Diskussion zu Artikel 28 Abs. 1 CMR vorgebrachten Rechtsgedanken auf, daß eine Ausweitung des vertraglichen Haftungssystems auf außervertragliche Drittansprüche nur dann in Betracht kommt, wenn der Dritte mit der Beförderung gerechnet oder diese veranlaßt hat. Zugleich soll jedoch jedenfalls der gutgläubige Frachtführer – entsprechend dem Rechtsgedanken des § 366 Abs. 1 HGB – geschützt werden. Allerdings soll dieser Gutglaubensschutz sehr eng gefaßt bleiben, um die Eigentumsbelange des Dritten nicht über Gebühr einzuschränken: So soll sich der Frachtführer bereits bei leichter Fahrlässigkeit nicht mehr darauf berufen können, daß er die fehlende Absenderbefugnis zur Versendung nicht kannte; er muß mithin jedes Anzeichen dafür, daß diese Befugnis fehlen könnte, berücksichtigen. Nicht sachgerecht erscheint es demgegenüber, von den in Nummer 1 normierten Voraussetzungen vollständig abzuweichen und statt dessen dem Frachtführer nur dann zu gestatten, Einwendungen gegenüber außervertraglichen Ansprüchen Dritter geltend zu machen, wenn der Dritte der Beförderung zugestimmt hat. Denn die damit bewirkte Veränderung der Beweislastverteilung würde faktisch dazu führen, daß der Frachtführer Einwendungen gegenüber Dritten nicht geltend machen könnte. Damit aber würde die Vorschrift ins Leere gehen und zu sachwidrigen Ergebnissen führen.

Absatz 2 Satz 2 Nr. 2 schließt die Geltendmachung der vertraglichen Einwendungen für den Fall aus, daß das Gut dem Dritten oder dessen Besitzmittler abhanden gekommen ist. Die dieser Vorschrift zugrundeliegende Wertung entspricht derjenigen des § 935 Abs. 1 BGB, wonach der Eigentumsschutz jedenfalls dann Vorrang hat, wenn der Eigentümer den Besitz an der Sache unfreiwillig verloren hat. Bei willentlicher Besitzüberlassung an Dritte hat er sich demgegenüber selbst der eigenen Zugriffsmöglichkeiten begeben und ist daher nicht schutzwürdig. Auch hinsichtlich des Begriffs „Abhandenkommen“ knüpft die Vorschrift an die Terminologie des BGB an. Daher sind die Fälle des Abhandenkommens beim Eigentümer selbst (vgl. § 935 Abs. 1 Satz 1 BGB) sowie beim Besitzmittler, dem durch den Eigentümer der mittelbare Besitz eingeräumt worden ist (vgl. § 935 Abs. 1 Satz 2 BGB), gesondert aufgeführt. Bei Umschreibung der letztgenannten Konstel-

lation lehnt sich die Vorschrift in der Formulierung an die Vorschriften der § 986 Abs. 1 Satz 1 und § 991 Abs. 1 BGB, die zur Kennzeichnung der Situation des mittelbaren Besitzes die Formulierung „Ableitung“ des Besitzrechts verwenden, an.

Durch die Einfügung der Worte „vor Übernahme zur Beförderung“ ist weiter klargestellt worden, daß – entsprechend dem Schutzzweck der Vorschrift – jedenfalls nicht der Fall erfaßt wird, daß das Gut während der Beförderung dem Frachtführer abhanden gekommen ist.

Der Fall der Lieferfristüberschreitung ist in Absatz 2 nicht genannt, da eine Haftung hierfür originär vertraglichen Charakter hat, somit gegenüber vertragsfremden Dritten nicht in Betracht kommt.

Zu § 435 (Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen)

Die Vorschrift ist Ausdruck des bereits nach gegenwärtiger Rechtslage im Transportrecht erkennbaren Prinzips, daß die dem Frachtführer wegen vertragstypischer Risiken eingeräumten Haftungsprivilegien bei qualifiziertem Verschulden seiner selbst oder seiner Hilfspersonen mit dem Ergebnis einer unbegrenzten Haftung durchbrochen werden (vgl. Artikel 29 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1 CMR, § 430 Abs. 3 HGB, Artikel 44 CIM; § 607a Abs. 4 HGB; § 660 Abs. 3 HGB, Artikel 25 des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr – Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955 –, BGBl. 1958 II S. 321). Grundgedanke dieser Durchbruchungsvorschriften ist es jeweils, daß es im Falle qualifizierten Verschuldens auf seiten des Frachtführers nicht gerechtfertigt erscheint, ihm die Schutzmechanismen des vertraglichen Haftungssystems, die für den „Normalfall“ der Beförderung entwickelt worden sind, zugute kommen zu lassen.

In Anknüpfung an diese Rechtstradition sieht die vorgeschlagene Regelung den Wegfall der in den vorstehenden Bestimmungen und im Frachtvertrag enthaltenen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen für zwei Fälle vor: einmal für den Fall vorsätzlichen Handelns, zum anderen für leichtfertiges Handeln in dem Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, wobei dem Frachtführer jeweils das Handeln der in § 428 HGB-E genannten Personen zugerechnet wird.

Die gewählte Umschreibung qualifizierten Verschuldens findet sich auch in deutschen Übersetzungen internationaler Transportrechtsübereinkommen (vgl. Artikel 4 § 5 Buchstabe e des Internationalen Übereinkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente in der Fassung des Protokolls vom 23. Februar 1968 – sog. Visby-Regeln –, Artikel 8 Abs. 1 des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 31. März 1978 über die Beförderung von Gütern auf See – sog. Hamburg-Regeln –, Artikel 13 des Athener Übereinkommens vom 13. Dezember 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See, Artikel 25 des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag 1955). Die gleiche Wendung wird auch bereits in der deutschen Ge-

setzung benutzt (vgl. § 607a Abs. 4 und § 660 Abs. 3 HGB, siehe auch § 5b BinSchG in der Fassung des vom Bundesministerium der Justiz vorgelegten Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt). Die Formulierung soll gewährleisten, daß an den Wegfall der Haftungsbeschränkungen und -befreiungen strenge Anforderungen zu stellen sind. Dies soll dadurch erreicht werden, daß ein Bewußtsein der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts gefordert wird und somit der Verschuldensmaßstab in die Nähe der bewußten groben Fahrlässigkeit gebracht wird.

An ein leichtfertiges Verhalten in dem Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, können allerdings im Einzelfall strengere Anforderungen zu stellen sein als an ein grob fahrlässiges Verhalten.

Die deutsche Rechtsprechung zu dieser Verschuldensformel legt den Begriff im Verhältnis zu jenem der groben Fahrlässigkeit eigenständig aus. Ein solches Verhalten soll demnach anzunehmen sein, wenn ein grob fahrlässiges Verhalten vorliegt, das eine auf der Hand liegende Sorgfaltspflicht außer Acht läßt (BGH, Urteil vom 16. Februar 1979, BGHZ 74, 162; Schifffahrtsobergericht Hamburg, Urteil vom 22. Juni 1995, Transportrecht 1996, 33). Teilweise wird davon ausgegangen, daß es sich dabei um eine Verschuldensform handelt, die zwischen bewußter grober Fahrlässigkeit und bedingtem Vorsatz einzuordnen ist (vgl. OLG Frankfurt, Urteil vom 22. Oktober 1980, Versicherungsrecht 1981, 164). Die Tatsache, daß die Sendung in desolatem Zustand angekommen und ein katastrophaler Schaden eingetreten ist, rechtfertigt allein noch nicht den Rückschluß auf das Vorliegen der subjektiven Voraussetzungen dieser Verschuldensform (vgl. OLG München, Urteil vom 30. Dezember 1994, Transportrecht 1995, 300). Dies bedeutet jedoch nicht im Umkehrschluß, daß im Einzelfall stets zusätzliche objektive Merkmale nachzuweisen sind, die jenseits der Voraussetzungen für das Vorliegen bewußter grober Fahrlässigkeit liegen. Leichtfertigkeit in dem Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, ist aber jedenfalls dann nicht gegeben, wenn noch nicht einmal bewußte grobe Fahrlässigkeit erwiesen ist (vgl. OLG Frankfurt a. a. O.).

Die Beweislast dafür, daß der Frachtführer oder seine Leute leichtfertig und in dem Bewußtsein gehandelt haben, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, liegt schon nach allgemeinen Grundsätzen des Beweisrechts – es handelt sich um eine für den Absender günstige Tatsache – beim Geschädigten.

Nicht übernommen wird die Formulierung der CMR, die durch Anknüpfung an ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden gerade keine eigene sachliche Lösung vorsieht, sondern auf das Recht des jeweiligen Gerichtsstaates verweist. In der zu entwerfenden Regelung muß – schon im Interesse der Rechtsklarheit – eine Entscheidung für einen bestimmten Verschuldensmaßstab gefällt werden.

Auch der im deutschen Recht gebräuchlichere, gefestigte Rechtsbegriff der groben Fahrlässigkeit soll

nicht verwendet werden, auch wenn anerkannt wird, daß eine Orientierung an nationalen Rechtsbegriffen Abgrenzungsschwierigkeiten verringern und die Rechtssicherheit erhöhen kann. Denn trotz der skizzierten Unterschiede zwischen beiden Verschuldensformen sind letztlich nur relativ geringfügige Unterschiede auszumachen: Auch an den deutschen Rechtsbegriff der groben Fahrlässigkeit werden sehr strenge subjektive Anforderungen gestellt. Außerdem können die subjektiven Elemente der bewußten groben Fahrlässigkeit häufig nur aus den objektiven Umständen gefolgert werden und sind daher ohnehin im wesentlichen der richterlichen Einzelfallentscheidung nach den vorhandenen Indizien überlassen. Entscheidend ist aber, daß das deutsche Transportrecht möglichst weitgehend in Einklang mit internationalem Recht gebracht werden soll.

Die vorgeschlagene Regelung bezieht neben dem qualifizierten Verschulden des Frachtführers auch das der Hilfspersonen in den Durchbrechungstatbestand ein und folgt insoweit dem Vorbild der CMR (vgl. Artikel 29 Abs. 2 Satz 1 CMR). Zwar ist nicht unzweifelhaft, ob eine Einbeziehung auch des schuldhaften Verhaltens der Gehilfen hier sachgerecht ist. Fraglich ist nämlich, ob die Einflußmöglichkeiten des Beförderers gegenüber seinen Hilfspersonen wertungsmäßig mit seinen Möglichkeiten, eigenes grobes Fehlverhalten zu vermeiden, vergleichbar sind. Außerdem ist zu bedenken, daß die Reichweite der Durchbrechungsregelung durch Einbeziehung des Gehilfenverschuldens deutlich ausgedehnt wird, was die Ausgewogenheit der Haftungsregelung insgesamt beeinträchtigen kann. Diese Einwände greifen jedoch im Ergebnis nicht durch. Entscheidend ist vielmehr, daß der Frachtführer durch Einschaltung der Hilfsperson seinen Tätigkeitsbereich erweitert hat und somit in den Genuß wirtschaftlicher Vorteile kommt. Er muß daher auch zusätzliche Haftungsrisiken tragen.

Parallel zu der vorgeschlagenen Fassung des § 434 Abs. 1 HGB-E sieht die Vorschrift bei einem qualifizierten Verschulden auf Seiten des Frachtführers nicht nur einen Wegfall der gesetzlichen Haftungsbeschränkungen und Haftungsbeschränkungen vor, sondern auch jener, die im Frachtvertrag vereinbart worden sind. Gerade angesichts der in § 448 HGB-E vorgesehenen Möglichkeit, sowohl durch Individualvereinbarung als auch – soweit es um die Haftungssummen geht – im Wege allgemeiner Geschäftsbedingungen vom gesetzlichen Leitbild abweichende Haftungsregelungen zu treffen, ist eine solche Erstreckung geboten. Andernfalls wäre es möglich, im Frachtvertrag eine abweichende Haftungshöchstgrenze festzusetzen, die dann nicht der Durchbrechung des § 435 HGB-E unterliegen würde. Dies wiederum würde die in § 448 Abs. 1 HGB-E vorgesehene zwingende Ausgestaltung des § 435 HGB-E aushöhlen. Dies soll vermieden werden.

Zu § 436 (Haftung der Leute)

Die Vorschrift betrifft den Fall, daß Leute des Frachtführers auf außervertraglicher Grundlage für Schäden infolge Verlusts oder Beschädigung des Gutes

oder Lieferfristüberschreitung in Anspruch genommen werden.

Satz 1 räumt den Leuten des Frachtführers in Anlehnung an Artikel 28 Abs. 2 CMR, Artikel 51 Abs. 2 CIM sowie § 607a Abs. 2 HGB das Recht ein, sich auf die für den Frachtführer im Gesetz und im Frachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen zu berufen. Die Regelung soll zum einen verhindern, daß die Leute des Frachtführers in weiterem Umfang als der Frachtführer selbst in Anspruch genommen werden können. Sie führt zum anderen den bereits der Vorschrift des § 434 HGB-E zugrundeliegenden Rechtsgedanken fort, daß das vertragliche Haftungssystem gegen eine Umgehung durch außervertragliche Inanspruchnahme abzusichern ist. Auch bei Geltendmachung unbeschränkter außervertraglicher Ansprüche gegen Leute des Frachtführers besteht nämlich die Gefahr, daß das im Gesetz niedergelegte System der Vertragshaftung ausgehöhlt werden kann. Den Frachtführer kann insbesondere dadurch mittelbar eine der Höhe nach unbegrenzte Ersatzpflicht treffen, daß er etwaigen arbeitsrechtlichen Freistellungsverpflichtungen gegenüber seinen Leuten nachkommen muß.

Hinsichtlich des persönlichen Geltungsbereichs weicht die Vorschrift von Artikel 28 Abs. 2 CMR, Artikel 51 Abs. 2 CIM ab und folgt statt dessen § 607a Abs. 2 HGB. Erfasst ist lediglich eine Gruppe der in der Vorschrift über die Verhaltenszurechnung – hier § 428 HGB-E – in Bezug genommenen Hilfspersonen des Frachtführers, nämlich die der „Leute“, d. h. der im Betrieb des Frachtführers abhängig Beschäftigten, nicht jedoch die der „anderen Personen“, also der selbständigen Erfüllungsgehilfen.

Zwar ist erwogen worden, die letztgenannte Gruppe den Leuten gleichzustellen, um zu vermeiden, daß die Organisationsstrukturen des Frachtführers auf den Umfang der dem Geschädigten zustehenden Ansprüche Einfluß haben. Diese Erwägung ist jedoch nicht weiterverfolgt worden, weil diese Personen nicht in gleicher Weise für schutzbedürftig gehalten wurden wie die abhängig Beschäftigten. Außerdem bestehen insoweit nicht dieselben Gefahren einer Entwertung des gesetzlichen Haftungssystems, da arbeitsrechtliche Freistellungsansprüche hier nicht in Betracht kommen. Für selbständige Unternehmen, die in den Beförderungsvorgang einbezogen werden, ist ohnehin in § 437 HGB-E eine Sonderregelung vorgesehen, die den Schutzbedürfnissen dieses Personenkreises nachkommen soll.

Die Möglichkeit, sich auf die dem Frachtführer eingeräumten Haftungsprivilegien zu berufen, wird den Leuten des Frachtführers ausdrücklich auch für die „im Frachtvertrag vorgesehenen“ Bestimmungen eingeräumt. Dies erscheint notwendig, da in § 448 HGB-E durchaus Abweichungsmöglichkeiten auch hinsichtlich der Haftungsbestimmungen zugelassen sind.

Durch die Formulierung, daß die Leute sich auf die in diesem Unterabschnitt „und“ im Frachtvertrag enthaltenen Haftungsbestimmungen berufen können, soll verdeutlicht werden, daß eine Berufung auf einzelne Elemente der für den Frachtführer geltenden

Haftungsregelung je nach Interessenlage, etwa soweit dies für die Leute günstig ist, möglich sein soll. Zwar ist auch in Betracht gezogen worden, die Haftung der Leute und damit auch ihre Möglichkeit, sich auf Haftungsbefreiungen und -begrenzungen zu berufen, in der Weise akzessorisch auszugestalten, daß diese in ihrem Umfang stets der des Frachtführers folgt, eine vertragliche Änderung der gesetzlichen Haftungsbestimmungen also auch für die Leute des Frachtführers verbindlich sein soll. Diesem Konzept ist jedoch nicht gefolgt worden, da insbesondere zu befürchten wäre, daß sich hiernach in Fällen, in denen der Frachtführer eine Vereinbarung über eine höhere oder strengere Haftung eingeht, diese für seine Leute als „Vertrag zu Lasten Dritter“ auswirken könnte.

Die in Satz 2 vorgesehene Durchbrechungsregelung entspricht Artikel 29 Abs. 2 Satz 2 CMR. Sie folgt in der Formulierung sowie in der Sache der in § 435 HGB-E für die Haftung des Frachtführers selbst enthaltenen Parallelvorschrift.

Zu § 437 (Ausführender Frachtführer)

Die Vorschrift soll der Tatsache Rechnung tragen, daß derjenige Transportunternehmer, der den Frachtvertrag abschließt, die Beförderung vielfach nicht selbst oder mit eigenen Leuten durchführt, sondern die Ausführung ganz oder teilweise Dritten überläßt, die ihrerseits wiederum weitere selbständige Transportunternehmer einschalten. Anliegen war es insofern, für diese in der Praxis häufigen Fälle von Frachtführerketten eine insbesondere für den Geschädigten befriedigende und effektive Haftungslösung zu schaffen. Die Vorschrift eröffnet einen gegen den tatsächlichen Schädiger gerichteten Direktanspruch, der wahlweise neben dem Anspruch gegen den Vertragspartner geltend gemacht werden kann. Sie folgt insoweit dem Haftungsmodell, das insbesondere neueren internationalen Transportrechtsübereinkommen zugrunde liegt (vgl. das Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen vom 18. September 1961 zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr – Abkommen von Guadalajara –, BGBl. 1963 II S. 1159, Artikel 10 der Hamburg-Regeln, Artikel 2 Satz 2 des Athener Übereinkommens vom 13. Dezember 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See) und auch bereits Eingang in das innerdeutsche Recht gefunden hat (vgl. § 49a LuftVG, Artikel 3 der Anlage zu § 664 HGB).

Nach geltendem Recht kann der Geschädigte in Haftungsfällen bei Frachtführerketten – neben deliktischen Ansprüchen – allein vertragliche Ansprüche gegen den ihm vertraglich verbundenen, sog. „vertraglichen“ Frachtführer geltend machen. Dieser haftet nach den Grundsätzen der Erfüllungsgehilfenhaftung, etwa nach § 432 Abs. 1 HGB, § 6 KVO, Artikel 3 CMR, für das Verhalten eingeschalteter Unterfrachtführer als seiner Gehilfen. Erhöhte Kosten- und damit Prozeßrisiken ergeben sich für den Geschädigten hier allerdings daraus, daß der in Anspruch genommene Hauptfrachtführer, der es jedenfalls in der

Mehrzahl nicht gänzlich eindeutiger Schadensfälle auf einen Prozeß ankommen lassen wird, in diesem Rechtsstreit zur Wahrung eigener Regreßansprüche seinen Subunternehmern kostenträchtig den Streit verkünden wird. Außerdem trägt der Geschädigte weitgehend das Risiko der Insolvenz des Hauptfrachtführers, da dieser jedenfalls sein einziger vertraglicher Anspruchsgegner ist.

Um den Geschädigten wirksamer zu schützen, sehen daher bereits das HGB-Landfrachtrecht (§ 432 Abs. 2 und 3 HGB), die CMR (Artikel 34 bis 40) und die CIM (Artikel 35 § 2 CIM) eine direkte Inanspruchnahme von selbständigen Transportunternehmen, die neben dem vertraglichen Frachtführer in die Beförderung eingeschaltet sind, vor: Nach den genannten Regelungen treten nachfolgende Frachtführer in den mit dem vertragsschließenden Frachtführer bestehenden Frachtvertrag ein, dies jedoch nur bei Annahme des Gutes mit dem ursprünglichen Frachtbrief. Dieses Modell findet jedoch bereits nach geltendem Recht kaum Anwendung: In der Praxis werden nur äußerst selten formgerecht durchgehende Frachtbriefe ausgestellt und übergeben, da dies nämlich mit einer unerwünschten Transparenz der Beförderungs-, insbesondere Frachtvereinbarungen verbunden wäre. Daher erschien ein Festhalten an diesem Regelungsmodell wenig sinnvoll.

Die nunmehr vorgeschlagene Regelung soll dem Geschädigten einen leichteren Zugriff auf den tatsächlichen Schädiger ermöglichen, zugleich aber eine unbillige Belastung des letzteren durch Begrenzung des Umfangs seiner Verpflichtung vermeiden.

Absatz 1 enthält zunächst in Satz 1 den allgemeinen Haftungsgrundsatz. Hiernach haftet ein Dritter, durch den die Beförderung ganz oder teilweise ausgeführt wird, für den Schaden wegen Güterverlusts oder -beschädigung oder Lieferverzögerung während der durch ihn ausgeführten Beförderung in gleicher Weise wie der Frachtführer.

Die Umschreibung der tatbestandlichen Voraussetzungen, der zugleich eine Legaldefinition des Begriffs des „ausführenden Frachtführers“ zu entnehmen ist, orientiert sich an den Vorbildern im geltenden Recht. Die Bezugnahme auf den „Dritten“ ist der innerstaatlichen Parallelvorschrift des § 49a LuftVG entlehnt. Auch die Verwendung des Wortes „ausführen“ und der Verzicht auf zusätzliche einschränkende Voraussetzungen entspricht § 49a LuftVG. Zwar ist erwogen worden, ergänzend entweder auf eine „Übertragung“ der Beförderung durch den vertraglichen Frachtführer (vgl. Artikel 3 Abs. 1 Satz 1 der Anlage zu § 664 HGB und Artikel 10 Abs. 1 Satz 1 der Hamburg-Regeln), auf ein „Einverständnis“ (vgl. § 49a Abs. 1 LuftVG) oder auf eine „Ermächtigung“ (vgl. Artikel 1 Buchstabe c des Abkommens von Guadalajara) abzustellen. Diesen Varianten wurde jedoch nicht gefolgt: Die Anknüpfung an eine „Übertragung“ der Beförderung könnte die Schlußfolgerung nahelegen, daß das Bestehen wirksamer und mit dem Hauptvertrag inhaltlich deckungsgleicher Unterfrachtverträge Voraussetzung für eine Inanspruchnahme des ausführenden Frachtführers ist. Dies ist jedoch nicht gewollt, weil dann der An-

spruchsteller, zumal in der Praxis der Abschluß im Innenverhältnis inhaltlich differierender Unterfrachtverträge die Regel ist, mit erheblichen Beweisschwierigkeiten belastet würde. Die Begriffe „Einverständnis“ oder „Ermächtigung“ stünden im Lufttransportrecht, dem sie entlehnt seien, in einem gänzlich anderen Regelungszusammenhang: Dort ist die Definition des „ausführenden Frachtführers“ nicht nur Grundlage der Inanspruchnahme des Handelnden selbst, sondern zugleich der Einstandspflicht des Hauptfrachtführers für diesen (vgl. Artikel III Abs. 1 des Abkommens von Guadalajara, siehe auch § 49a Abs. 3 Satz 1 LuftVG). Die hier zu schaffende Regelung zielt demgegenüber allein darauf ab, eine Passivlegitimation des ausführenden Unternehmers zu statuieren. Auf eine Verhaltenszurechnung im Verhältnis zum Hauptfrachtführer kommt es in diesem Zusammenhang nicht an. Als haftungsbegründend im Sinne der vorgeschlagenen Regelung ist mithin allein die „Ausführung“, d. h. die tatsächliche Vornahme des Transports, anzusehen.

Der ausführende Frachtführer hat nach dem Entwurf – abweichend vom Konzept der „aufeinanderfolgenden Frachtführer“ nach HGB-Landfrachtrecht, CMR und CIM – nicht für Schadensereignisse während des gesamten Transports, sondern nur für solche einzustehen, die während des von ihm ausgeführten Beförderungsteils eintreten. Die gewählte Formulierung, die auf das „Entstehen“ des Schadens während des ausgeführten Beförderungsabschnitts abstellt, macht dies in hinreichendem Maße deutlich. Eine ausdrückliche Bezugnahme auf die Verursachung des Schadens, wie diese etwa Artikel 36 CMR enthält, erscheint demgegenüber überflüssig.

In der Rechtsfolge sieht Absatz 1 Satz 1 wegen der genannten Haftungsfälle, d. h. wegen Verlusts oder Beschädigung des Gutes oder Lieferfristüberschreitung, eine gesetzliche Schuldmitübernahme durch den ausführenden Frachtführer – im deutschen Recht etwa entsprechend § 419 BGB, §§ 25, 28, 130 HGB – vor. Vertragliche Vereinbarungen über eine Haftungserweiterung, die der Frachtführer mit dem Absender oder Empfänger ohne Zustimmung des ausführenden Frachtführers getroffen hat, sollen sich nach Satz 2 allerdings grundsätzlich nicht zu Lasten des letzteren auswirken. Für das Wirksamwerden einer solchen Haftungserweiterung auch gegenüber dem ausführenden Frachtführer bedarf es daher dessen schriftlicher Zustimmung hierzu. Dieses Erfordernis einer schriftlichen Zustimmung ist aus Artikel 3 Abs. 3 der Anlage zu § 664 HGB sowie Artikel 10 Abs. 3 Satz 1 der Hamburg-Regeln übernommen worden. Nicht gefolgt wurde damit dem Konzept der Parallelvorschriften in Artikel III Abs. 2 Satz 3 des Abkommens von Guadalajara und § 49a Abs. 3 Satz 3 LuftVG, die bereits eine formfreie Zustimmung des ausführenden Frachtführers genügen lassen. Da der ausführende Frachtführer auf Abreden zwischen dem Frachtführer und dem Absender bzw. Empfänger keinen Einfluß hat, muß er weitergehend als nach den vorgenannten Vorschriften vor einem – nach allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätzen ohnehin unzulässigen – „Vertrag zu Lasten Dritter“ geschützt werden. Dem wird nur das Erfordernis der

Schriftform gerecht, da nur dieser eine besondere Warn- und Hinweisfunktion zukommt.

Die Frage, wer – Absender, vertraglicher Frachtführer oder schlechthin „der Geschädigte“ – zur Geltendmachung der Ansprüche gegen den ausführenden Frachtführer aktivlegitimiert ist, wird im Wortlaut des Absatzes 1 nicht ausdrücklich geklärt. Einerseits hätte ein dahingehender Zusatz den Vorteil, zur Rechtssicherheit beizutragen. Andererseits ist eine solche Regelung entbehrlich. Die Aktivlegitimation ist nämlich bereits aus den allgemeinen Bestimmungen (vgl. § 421 Abs. 1 Satz 2 HGB-E) zu ersehen: Hiernach ist in jedem Falle der Absender aktivlegitimiert. Wenn sich der Schaden im Einzelfall vom Absender auf den vertraglichen Frachtführer verlagert hat, sind die entstehenden Haftungsprobleme ohne weiteres nach allgemeinen Rechtsinstituten, wie etwa durch Abtretung auf Verlangen oder Drittschadensliquidation, zu lösen. Außerdem erschließt sich bereits aus dem vorgeschlagenen Regelungswortlaut ohne weiteres das Verhältnis der beteiligten Personen zueinander, wie dieses dem zugrundeliegenden Haftungskonzept entspricht: So orientiert sich die Ersatzpflicht des ausführenden Frachtführers stets am Verhältnis zwischen Absender und vertraglichem Frachtführer, nicht jedoch am Verhältnis des letzteren zum ausführenden Frachtführer. Es geht hier nämlich lediglich darum, dem Absender gesetzlich einen zusätzlichen Direktanspruch zu verschaffen, nicht jedoch, ihn in den Genuß etwaiger Haftungserweiterungen im Verhältnis der Frachtführer untereinander zu versetzen. Ohnehin hat der Absender von derartigen Haftungserweiterungen meist keine Kenntnis.

Absatz 2 räumt dem ausführenden Frachtführer das Recht ein, alle Einwendungen, die dem Frachtführer aus dem Frachtvertrag zustehen, seinerseits geltend zu machen. Die Regelung entspricht in der Sache Artikel 10 Abs. 2 Satz 1 der Hamburg-Regeln sowie Artikel 3 Abs. 1 Satz 2 der Anlage zu § 664 HGB, die jeweils die Haftung des ausführenden Frachtführers jedenfalls auf den Umfang der im Gesetz für den vertraglichen Frachtführer bestimmten Haftung beschränken. Inhaltlich gleichbedeutend sind auch § 49 a Abs. 1 Satz 1 LuftVG sowie Artikel II des Abkommens von Guadalajara; auch aus diesen Bestimmungen ergibt sich, daß der Umfang der Haftung des ausführenden Frachtführers mit dem der Haftung des vertraglichen Frachtführers übereinstimmt. Regelungsziel ist – entsprechend den genannten Bestimmungen des geltenden Rechts – der Schutz des ausführenden Frachtführers: Dieser soll nach dem Entwurf – über eine etwa bestehende deliktische Verantwortlichkeit hinausgehend – stets einer verschuldensunabhängigen Haftung, die der des vertraglichen Frachtführers nachgebildet ist, unterliegen. Im Ausgleich hierfür sollen ihm auch – anders als bei Inanspruchnahme nach allgemeinen Deliktsrecht – die dem vertraglichen Frachtführer eingeräumten Einwendungen, insbesondere die Haftungsgrenze, zugute kommen.

Absatz 3 stellt klar, daß der Frachtführer und der ausführende Frachtführer als Gesamtschuldner haften. Dies entspricht dem geltenden Recht: Bereits Arti-

kel 10 Abs. 4 der Hamburg-Regeln sowie Artikel 3 Abs. 4 der Anlage zu § 664 HGB statuieren ausdrücklich eine Gesamtschuld; § 49a LuftVG sowie Artikel II des Abkommens von Guadalajara ordnen jedenfalls an, daß der ausführende Frachtführer „auch“ neben dem Luftfrachtführer haftet. Im Entwurf soll durch die Normierung einer Gesamtschuld zum einen auf den Fortbestand der Eigenhaftung des vertraglichen Frachtführers hingewiesen werden. Zum anderen soll verdeutlicht werden, daß nicht nur der ausführende Frachtführer selbst haftet, sondern daß zugleich der vertragliche Frachtführer – im Rahmen der für seine Haftung geltenden Bestimmungen (vgl. § 428 HGB-E) – für den ausführenden Frachtführer einzustehen hat. Für nicht erforderlich gehalten wurde die Übernahme einer dem § 432 Abs. 3 HGB entsprechenden Regelung über den Rückgriff des in Anspruch genommenen Frachtführers gegenüber demjenigen, der den Schaden verursacht hat. Da Probleme bei der Geltendmachung von Rückgriffsansprüchen vorwiegend im Zusammenhang mit der Verjährung in Betracht kommen, ist eine Regelung allein dort – nämlich in § 439 Abs. 4 HGB-E – getroffen worden.

Absatz 4 erstreckt die Regelungsaussage des § 436 HGB-E auf die Leute des ausführenden Frachtführers. Eine derartige Bestimmung ist für erforderlich erachtet worden, da § 436 HGB-E selbständige Unternehmer, somit auch deren Leute, nicht erfaßt. In der Sache entspricht die Regelung dem geltenden Recht (vgl. Artikel V des Abkommens von Guadalajara, Artikel 8 der Anlage zu § 664 HGB, Artikel 10 Abs. 2 Satz 2 der Hamburg-Regeln).

Zu § 438 (Schadensanzeige)

Die Bestimmung über die Schadensanzeige soll die alsbaldige Abwicklung von Schadensfällen sichern. Sie soll insbesondere den Frachtführer vor etwaigen Beweisverschlechterungen mit zunehmendem Zeitablauf schützen sowie dessen Bedürfnis nachkommen, zeitnah zur ausgeführten Beförderung über den Umfang etwaiger Ersatzverpflichtungen abschließend informiert zu sein. Im geltenden Recht finden sich Reklamationsvorschriften für alle Verkehrsträger (vgl. Artikel 30 CMR, §§ 438 und 611 HGB, §§ 39, 37 KVO, §§ 93, 81 EVO, Artikel 52 bis 57 CIM). Diese sind in Tatbestand und Rechtsfolge allerdings uneinheitlich ausgestaltet: So sehen das HGB-Landfrachtrecht sowie das Eisenbahnfrachtrecht eine Schadensfeststellung durch amtlich anerkannte Sachverständige vor, bei den übrigen Verkehrsträgern genügt jeweils eine Feststellung durch den Frachtführer in Gegenwart des Geschädigten. Rechtsfolge einer unterbliebenen Reklamation ist vielfach ein Ausschluss, der nur dann nicht eingreift, wenn der Schaden auf qualifiziertem Verschulden auf seiten des Frachtführers beruht (vgl. § 438 Abs. 1 und 5 HGB, § 39 Abs. 1 und 2 Buchstabe a KVO, § 93 Abs. 1 und 2 Buchstabe a EVO, Artikel 57 §§ 1 und 2 Buchstabe d CIM). Lediglich in Artikel 30 Abs. 1 CMR sowie im Seefrachtrecht in § 611 Abs. 3 HGB ist als Rechtsfolge eine Beweislastumkehr vorgesehen. Hier fehlt es zugleich an einer Sonderregelung für Fälle qualifizierten Frachtführerverschuldens. In

allen Transportrechtsordnungen finden sich demgegenüber Gemeinsamkeiten hinsichtlich der Reklamationsanforderungen: Hier erfolgt in sämtlichen Vorschriften eine Differenzierung zwischen erkennbaren und nicht erkennbaren Mängeln, wobei durchweg wegen des Zeitpunkts der Anzeige, teils auch wegen der Formerfordernisse Unterschiede gemacht werden.

Die nunmehr vorgelegte Reklamationsregelung lehnt sich weitgehend an Artikel 30 CMR an. Begrifflich orientiert sich der Entwurf allerdings durch Verwendung der Bezeichnung „Schadensanzeige“ an der herkömmlichen Terminologie des Handelsgesetzbuches, das sämtliche Rügeobliegenheiten in dieser Weise bezeichnet (vgl. §§ 377, 438, 611 HGB). Die Variante, angesichts der bestehenden Regelungsvielfalt im Transportrecht nicht auf transportrechtliche Vorbilder, sondern auf die im Recht des Handelskaufs geregelte Rügeobliegenheit (§ 377 HGB) zurückzugreifen, hat keinen Eingang in den Entwurf gefunden. Zwar ließe sich auf diese Weise eine einheitliche Reklamationsregelung im Handelsverkehr jedenfalls für Handelskauf und Gütertransport schaffen. So könnte auch dem Personal, das das Gut entgegennimmt, die jeweilige Abwicklung erleichtert werden. Unterschiede hinsichtlich der Schadensanzeige im Kauf- und im Frachtvertrag sind angesichts vertragsbedingt unterschiedlicher Verhaltensweisen der Person, die das zu untersuchende Gut entgegennimmt, jedoch durchaus gerechtfertigt. So prüft nämlich der Käufer das Gut bei Entgegennahme typischerweise insgesamt auch unter warenspezifischen Gesichtspunkten auf seine Vertragsgemäßheit, der Empfänger untersucht das Gut bei Ablieferung demgegenüber lediglich auf Transportschäden. Weiter müssen, um transportspezifischen Sonderinteressen des Frachtführers Rechnung zu tragen, feste zeitliche Vorgaben für die Schadensanzeige im Gesetz niedergelegt sein. Nur auf diese Weise kann eine größere Rechts- und Abwicklungssicherheit erzielt werden, die zur Bewältigung des vertragstypischen Massengeschäfts unerlässlich erscheint.

Im einzelnen ist die vorgeschlagene Reklamationsvorschrift wie folgt ausgestaltet: Absatz 1 enthält zunächst in Satz 1 für den Fall, daß äußerlich erkennbare Verluste oder Beschädigungen nicht spätestens bei Ablieferung angezeigt worden sind, die widerlegliche Vermutung vertragsgemäßer Ablieferung. Zugleich wird klargestellt, daß diese Vermutungswirkung nur eingreift, wenn weder Empfänger noch Absender – der Hinweis auf letzteren ist in Ergänzung etwa zur CMR eingefügt worden – den Schaden angezeigt haben.

Absatz 1 Satz 2 enthält in Anlehnung an Artikel 30 Abs. 1 Satz 1 CMR eine Umschreibung des notwendigen Anzeigehalts in Fällen von Güterschäden. Abweichend von der CMR und dem Vorschlag der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts, daß die Anzeige den Schaden lediglich allgemein kennzeichnen muß, wird verlangt, daß die Schadensanzeige den Schaden „hinreichend deutlich“ kennzeichnen muß. Damit wird klargestellt, daß allgemeine Angaben ohne jede Umschreibung des Mangels nicht ausreichen, andererseits der Schaden aber auch nicht konkret bis in alle Einzelheiten spezifiziert werden muß.

Hinsichtlich der Rechtsfolgen fehlender Reklamation nimmt der Entwurf somit davon Abstand, eine Anspruchspräkusion vorzusehen. Dies wäre in Güterschadensfällen eine zu weitgehende Einschränkung der Ansprüche des Geschädigten. Denn das Regelungsziel einer Reklamationsvorschrift, eine schnelle Klärung der Schadensfälle herbeizuführen, ist durchaus auch dann erreichbar, wenn zumindest für Güterschäden lediglich eine Beweislastumkehr vorgesehen ist. Zwar kann einer derartigen Regelung vom Standpunkt des deutschen Rechts nur eingeschränkt Bedeutung zukommen, da der Geschädigte als Anspruchsteller nach allgemeinen Beweislastgrundsätzen ohnehin die Beweislast für die Beschädigung als Anspruchsvoraussetzung trägt. Trotz der im Vergleich zu einem Anspruchsfortfall abgeschwächten Rechtsfolgen hat aber auch die nunmehr vorgeschlagene Vorschrift jedenfalls eine deutliche Appellfunktion. Weiter folgt die vorgelegte Regelung wegen der Rechtsfolgen dem CMR-Vorbild, steht also mit dem Entwurf kennzeichnenden Grundentscheidung für eine enge Anlehnung an das internationale Straßentransportrecht im Einklang. Entsprechend der CMR (vgl. auch § 611 Abs. 3 HGB) wird daher auch auf eine Sonderregelung für qualifiziertes Frachtführerverhalten (vgl. § 438 Abs. 5 HGB, § 39 Abs. 2 Buchstabe a KVO, § 93 Abs. 2 Buchstabe a EVO, Artikel 57 § 2 Buchstabe d CIM) verzichtet. Einer derartigen Bestimmung hätte es nämlich nur zur Einschränkung der weitreichenden Rechtsfolgen einer Anspruchspräkusion bedurft.

Absatz 2 modifiziert das Anzeigeefordernis für äußerlich nicht erkennbare Mängel entsprechend den genannten Vorschriften des geltenden Rechts dahingehend, daß diese spätestens innerhalb von sieben Tagen nach Ablieferung angezeigt werden müssen. Die Übernahme der gegenwärtigen Regelungen erlaubt es, hinsichtlich der Frage, ob ein Verlust oder eine Beschädigung äußerlich erkennbar ist, auf die zum geltenden Recht entwickelten Kriterien zurückzugreifen.

Für die Fälle der Lieferfristüberschreitung sieht Absatz 3 eine Anspruchspräkusion vor, wenn eine Anzeige nicht innerhalb von 21 Tagen nach Ablieferung erfolgt ist. Da eine Verzögerung allein vom Empfänger festgestellt wird, nimmt die Vorschrift – im Gegensatz zu Absatz 1 Satz 1 – ausschließlich auf eine Anzeige des Empfängers Bezug.

Wegen des als Rechtsfolge angeordneten Anspruchsfortfalls orientiert sich die vorgeschlagene Regelung am geltenden Recht (Artikel 30 Abs. 3 CMR, § 39 Abs. 2 Buchstabe b KVO, Artikel 57 § 2 Buchstabe c CIM, § 93 Abs. 2 Buchstabe b EVO). Auf diese Weise soll insbesondere dem in Verspätungsfällen, in denen sich die Vertragsabwicklung bereits zeitlich länger hinzieht, bestehenden Bedürfnis an zeitlicher Kapung Rechnung getragen werden. Hinsichtlich der Länge der Frist enthält das geltende Recht für Verzögerungsfälle unterschiedliche Bestimmungen, die von 60 Tagen nach der CIM, einem Monat nach KVO und EVO bis zu 21 Tagen nach der CMR reichen. Die CMR-Regelung erscheint hier vorzugswürdig, da sie eine zu lange Ausdehnung der Reklamationsfrist vermeidet und sie sich außerdem auch für grenzüber-

schreitende Beförderungen als durchaus ausreichend bewährt hat.

Nach Absatz 4 bedarf die nach Ablieferung erstattete Anzeige grundsätzlich der Schriftform. Nach Satz 2 soll jedoch die Unterzeichnung entbehrlich sein, wenn die Anzeige mittels einer automatischen Einrichtung erstellt wird und den Aussteller erkennen läßt. Dadurch soll klargestellt werden, daß die dauerhafte Verkörperung, nicht aber die Einhaltung aller Erfordernisse des § 126 BGB entscheidend ist. Aus dem Standort der Regelung ergibt sich, daß die hier aufgestellten Erfordernisse für sämtliche in den vorstehenden Bestimmungen geregelte Reklamationsfälle gelten. Weiter ist aus der vorgeschlagenen Regelung im Umkehrschluß zu folgern, daß die Anzeige bei Ablieferung formfrei, also auch mündlich erstattet werden kann. Das gewählte Formerfordernis entspricht in der Sache weitgehend dem geltenden Recht in Artikel 30 Abs. 1 Satz 2 CMR, § 39 Abs. 2 Buchstaben b und d KVO, Artikel 53 § 1 CIM sowie § 93 Abs. 2 Buchstabe b EVO. Die Einbeziehung von automatischen Übertragungsformen soll der sich ausweitenden Praxis der modernen Datenverarbeitung Rechnung tragen.

Die Vorschrift des Satzes 3, die zur Einhaltung der Frist die rechtzeitige Absendung der Anzeige genügen läßt, entspricht in der Sache § 377 Abs. 4 sowie § 611 Abs. 1 Satz 2 HGB und trägt den Gegebenheiten des heutigen Kommunikationswesens Rechnung. Entsprechend den genannten Vorschriften des geltenden Rechts wird der Anzeigende von der Verzögerungsgefahr entlastet.

Die in Absatz 5 enthaltene Regelung hat im geltenden Recht kein Vorbild. Sie ergänzt die Reklamationsvorschriften für den Fall, daß eine Mehrheit von Frachtführern an der Beförderung beteiligt ist. Kennzeichen dieser Situation ist es, daß der Empfänger vielfach nur mit demjenigen Frachtführer, der das Gut abgeliefert, in Kontakt kommt. Daher soll es in diesen Fällen zur Wahrung der Reklamationsanforderungen genügen, wenn der Empfänger eine Anzeige, die er bei Ablieferung vornimmt, gegenüber dem abliefernden Frachtführer, also insbesondere gegenüber einem anderen als dem vertraglichen Frachtführer abgibt. Dies wird im Interesse der Rechtssicherheit in Absatz 5 ausdrücklich klargestellt. Im Umkehrschluß ergibt sich aus der Regelung aber auch, daß eine Anzeige nach Ablieferung auch bei einer Mehrheit von Frachtführern – wie in allen anderen Fällen – ausschließlich gegenüber dem vertraglichen Frachtführer nach den Absätzen 1 und 2 erfolgen kann. Wenn der Empfänger die Anzeige erst nach Ablieferung erstattet, steht er ohnehin nicht mehr unmittelbar dem abliefernden Frachtführer gegenüber. Ein Abwicklungsvorteil durch Zulassung einer Anzeige gegenüber diesem kann ihm daher in dieser Situation nicht mehr zuteil werden.

Zu § 439 (Verjährung)

Die Bestimmung regelt die Verjährung von Ansprüchen aus einer den Vorschriften dieses Abschnitts unterliegenden Beförderung. Angesichts der Tatsache, daß die Umsetzung der Vorschläge der Schuld-

rechtskommission zur grundlegenden Reform des allgemeinen Verjährungsrechts noch aussteht, soll an dieser Stelle – wie im geltenden Recht (vgl. Artikel 32 CMR, § 439 in Verbindung mit § 414 HGB, § 40 KVO, § 94 EVO, Artikel 58 CIM) – eine eigenständige Verjährungsregelung geschaffen werden. Ziel der Neuregelung ist es hierbei, die Verjährungsbestimmungen gegenüber dem geltenden Recht zu vereinfachen und übersichtlicher zu gestalten und insbesondere die im geltenden Recht vorgesehenen vielfältigen Differenzierungen hinsichtlich unterschiedlicher Anspruchsarten zu beseitigen. In ihren Grundentscheidungen orientiert sich die vorgeschlagene Regelung weitgehend an Artikel 32 Abs. 1 CMR. Sie ist *lex specialis* gegenüber § 196 Abs. 1 Nr. 3 BGB.

Absatz 1 bestimmt zunächst die Reichweite der vorgeschlagenen Verjährungsregelung: Anwendungskriterium ist – entsprechend Artikel 32 CMR – allein, daß sich der geltend gemachte Anspruch „aus einer den Vorschriften dieses Unterabschnitts unterliegenden Beförderung“ ergibt. Die Verjährungsregelung gilt also unabhängig davon, von welcher Seite der Anspruch geltend gemacht wird und auf welchem Rechtsgrund dieser beruht. Erfasst sind somit zunächst sämtliche vertragliche Ansprüche, auch etwa solche aus der Verletzung vertraglicher Nebenpflichten, soweit diese unmittelbar zu der „Beförderung“ gehören und sich nicht etwa aus einer selbständigen vertraglichen Abrede ergeben. Als Anwendungsfall ist hier etwa die Verpflichtung zur Rückgabe von Paletten zu nennen. Weiter unterfallen der Verjährungsregelung – insoweit ebenfalls in Übereinstimmung mit dem CMR-Vorbild – auch außervertragliche Ansprüche; auf diese Weise wird der bereits den §§ 434, 436 HGB in der Fassung des Entwurfs zugrundeliegende Rechtsgedanke eines Gleichlaufs sämtlicher sich aus der Beförderungssituation ergebender Ansprüche fortgeführt.

Nach Satz 1 beträgt die Verjährungsfrist grundsätzlich ein Jahr; sie verlängert sich nach Satz 2 auf drei Jahre bei Vorsatz oder bei einem dem Vorsatz nach § 435 gleichstehenden Verschulden. Diese Regelung entspricht in der Sache weitgehend dem geltenden Recht (vgl. Artikel 32 Abs. 1 Satz 1 und 2 CMR, § 40 Abs. 1 Satz 1 und 2 Buchstabe c KVO, § 439 Satz 1 in Verbindung mit § 414 Abs. 1 und 4 HGB, § 94 Abs. 1 Satz 1 und 2 Buchstabe c EVO, Artikel 58 § 1 Satz 1 und 2 Buchstabe c CIM). Lediglich in § 196 Abs. 1 Nr. 3 BGB ist für Vergütungsansprüche von Transportunternehmern durchweg eine zweijährige Verjährungsfrist vorgesehen.

Der Entwurf behält somit jedenfalls die im geltenden Recht spezialgesetzlich vorgesehenen Verjährungsfristen. Ausschlaggebend hierfür ist die Überlegung, daß sich diese Fristen in der Praxis bewährt haben. Sie tragen einerseits dem Interesse des Gläubigers an der Verfolgung seiner Rechte, andererseits dem Interesse des Schuldners an rascher Abwicklung des Schadensfalls, schließlich auch dem Interesse des Rechtsverkehrs an einer Berechenbarkeit und Vorausschubarkeit der Beilegung von Rechtsstreitigkeiten Rechnung. Zwar sind Bedenken laut geworden, daß die einjährige Regelverjährung für eine wirksa-

me Rechtsverfolgung zu kurz sein könnte. Diese sind jedoch letztlich unter Hinweis darauf zurückgestellt worden, daß die Angemessenheit einer Verjährungsregelung sich nicht allein aus der Bemessung der Frist, sondern in der Gesamtschau auch etwa unter Berücksichtigung von Verjährungsbeginn und -hemmung ergibt. Daher kann den Interessen des Anspruchstellers durchaus durch diese die Fristregelung ergänzenden Bestimmungen Geltung verschafft werden.

Die Verlängerung der Verjährungsfrist bei qualifiziertem Verschulden nach Absatz 1 Satz 2 ist ebenfalls aus dem geltenden Recht übernommen worden. In diesem Fall erscheint der Schuldner nur in geringerem Umfang schutzwürdig, so daß sein Interesse an zügiger Schadensabwicklung in stärkerem Maße als im Regelfall gegenüber dem des Gläubigers an Erhalt und Durchsetzung seiner Rechte zurücktreten muß. Zudem würde sich eine kurze Verjährung in diesen Fällen auch auf die hier bedeutsamen Deliktsansprüche auswirken. Die Formulierung bezüglich der Voraussetzungen für die Fristverlängerung – „oder bei einem dem Vorsatz nach § 435 [HGB-E] gleichstehenden Verschulden“ – ist bewußt offen gehalten worden, um sicherzustellen, daß sämtliche Fallkonstellationen, die nach Maßgabe des weiten Geltungsbereichs der Vorschrift in Betracht kommen können, erfaßt sind.

Der Regelungswortlaut ist aber nicht auf qualifiziertes Verschulden des Anspruchsgegners beschränkt. Vielmehr soll – in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht – auch das dem Anspruchsgegner zurechenbare Verhalten von Hilfspersonen zur Verlängerung der Verjährungsfrist führen.

Absatz 2 Satz 1 und 2 bestimmt als Verjährungsbeginn den Ablauf des Tages der tatsächlichen, hilfsweise den der hypothetischen Ablieferung des Gutes. Die Vorschrift folgt, indem sie den Verjährungsbeginn für die geregelten Ansprüche einheitlich festlegt, dem Vorbild des geltenden HGB-Landfrachtrechts: Dieses sieht in § 439 Satz 1 in Verbindung mit § 414 Absatz 2 HGB einen einheitlichen Verjährungsbeginn für die dort erfaßten Ansprüche vor. Auf etwaige Differenzierungen, wie diese im geltenden Recht in Artikel 32 Abs. 1 Buchstabe a bis c CMR, § 40 Abs. 2 Buchstabe a bis h KVO, § 94 Abs. 2 Buchstabe a bis h EVO, Artikel 58 § 2 Buchstabe a bis h CIM für unterschiedliche Anspruchsgrundlagen und Schadensarten enthalten sind, wird verzichtet. Diese erscheinen nicht unbedingt erforderlich, um die Interessen der Beteiligten zu wahren. Eine Vielzahl verschiedener Einzelregelungen ist vielmehr eher nachteilig, da sich auf dieser Grundlage nur unter Schwierigkeiten bestimmen läßt, wann die Abwicklung eines Schadens als endgültig abgeschlossen betrachtet werden kann. Die vorgeschlagene Regelung hat den Vorzug größerer Praktikabilität sowie besserer Voraussehbarkeit und Berechenbarkeit der Abwicklung.

Die Regelung knüpft an den Ablauf des Tages der tatsächlichen, hilfsweise den der hypothetischen Ablieferung an, da dieser Moment für beide Vertragsparteien deutlich erkennbar ist und auch nach der

praktischen Anschauung das Ende des Beförderungsvorgangs kennzeichnet. Zudem stellt auch das geltende Recht jedenfalls für Ersatzansprüche gegen den Frachtführer wegen Beschädigung oder Teilverlusts des Gutes auf diese Zeitpunkte ab (vgl. Artikel 32 Abs. 1 Buchstabe a CMR, § 40 Abs. 2 Buchstabe e KVO, § 94 Abs. 2 Buchstabe a EVO, Artikel 58 § 2 Buchstabe b CIM, ebenso § 439 Satz 1 in Verbindung mit § 414 Satz 2 HGB).

Absatz 2 Satz 3 betrifft ausschließlich Rückgriffsansprüche und erweitert die Möglichkeiten, diese geltend zu machen. Die Regelung ist neu gegenüber dem entsprechenden Vorschlag der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts und ersetzt die von dieser als § 439 Abs. 4 HGB-E vorgeschlagene inhaltlich verwandte Regelung. Wie die von der Sachverständigenkommission vorgeschlagene Vorschrift dient Absatz 2 Satz 3 dazu, die Regreßproblematik – insbesondere bei Einschaltung von ausführenden Frachtführern (vgl. § 437 Abs. 3 HGB-E) – zu lösen. Schwierigkeiten, die allgemeinen Verjährungsfristen einzuhalten, ergeben sich im Regreßfall nämlich insbesondere daraus, daß die Verjährung des Rückgriffsanspruchs zeitgleich mit der Verjährung des gegen den Rückgriffsberechtigten gerichteten Primäranspruchs beginnt und zugleich endet. Derjenige, der vom Geschädigten zuerst in Anspruch genommen wird, läuft damit Gefahr, etwaige Rückgriffsansprüche zu verlieren, da er typischerweise nicht bereits zu dem Zeitpunkt, wenn der Geschädigte erstmals an ihn herantritt, bereits verjährungsunterbrechende oder -hemmende Maßnahmen zur Wahrung seines Regresses treffen wird.

Anders als nach dem Vorschlag der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts (vgl. § 439 Abs. 4 HGB-E in der Fassung des Entwurfs der Kommission) soll diese Problematik nicht entsprechend § 612 Abs. 2 HGB, sondern in Anlehnung an die in Artikel 39 Abs. 4 CMR enthaltene Parallelregelung gelöst werden. Die hier präsentierte und in Einklang mit Artikel 39 Abs. 4 CMR stehende Regelung bietet gegenüber der von der Sachverständigenkommission favorisierten und auch in § 612 Abs. 2 HGB enthaltenen Regelung den Vorteil höherer Rechtssicherheit.

Durch das bloße Hinausschieben des Verjährungsbeginns des Regreßanspruchs im Vergleich zu dem Anspruch des zunächst Ersatzberechtigten gegenüber dem Regreßgläubiger wird sichergestellt, daß ein vollständiger Gleichlauf der Fristen erzielt wird – wenngleich diese Fristen zu unterschiedlichen Zeiten zu laufen beginnen.

Die vorgeschlagene Regelung hat im Vergleich mit der von der Sachverständigenkommission befürworteten Lösung den Vorteil, daß sie das Mißverständnis vermeidet, daß der Rückgriffsgläubiger auch dann, wenn er den gegen ihn geltend gemachten Anspruch nach Ablauf der für diesen Anspruch geltenden Verjährungsfrist befriedigt hat, noch Rückgriff nehmen kann und es insoweit für den Regreßschuldner möglicherweise jahrelang ungewiß bleibt, ob er noch mit der Erhebung von Ansprüchen rechnen muß. Die Befriedigung eines Anspruchs nach Ablauf der Verjährungsfrist

rung dürfte angesichts der Tatsache, daß damit die Entstehung des Regreßanspruchs vorsätzlich herbeigeführt wurde, auf Grund von § 254 BGB dazu führen, daß ein Rückgriffsanspruch nicht mehr besteht. Ein dahingehender ausdrücklicher Klarstellungsbedarf besteht angesichts der vorgeschlagenen Regelung nicht.

Absatz 3 trifft – in der Sache entsprechend dem geltenden Recht in Artikel 32 Abs. 2 CMR, § 40 Abs. 3 KVO, § 94 Abs. 3 EVO, Artikel 58 § 3 Satz 1 CIM – eine Sonderregelung für die Hemmung der Verjährung der gegen den Frachtführer gerichteten Ansprüche. Die Verjährung wird hiernach durch eine schriftliche Erklärung des Absenders oder Empfängers, durch die diese Ersatzansprüche erheben, gehemmt. Die Hemmung dauert solange an, bis der Frachtführer die Erfüllung der Ansprüche schriftlich ablehnt. Auf die Rückgabe der Belege, die etwa in § 40 Abs. 3 Satz 2 KVO sowie in § 94 Abs. 3 Satz 2 EVO und in Artikel 58 § 3 Satz 1 CIM für die Hemmung vorausgesetzt wird, wird hier nicht Bezug genommen. Der praktische Anwendungsbereich einer dahingehenden Bestimmung erschien gering, da heute umfänglich Kopien angefertigt und daher ohnehin bei Anspruchserhebung vielfach keine Originalbelege mehr überlassen werden.

Die vorgeschlagene Regelung soll nach ihrer Zielsetzung, die auch etwa dem Rechtsgedanken des § 852 Abs. 2 BGB nahekommt, den Parteien einen Anreiz bieten, sich gütlich zu einigen. Während der Zeit, in der sie über ihre Ansprüche verhandeln, sollen sie nämlich zumindest von der Sorge entbunden werden, daß die Verjährungsfrist weiterläuft. Da der Frachtführer als Anspruchsgegner durch Erhalt der schriftlichen Erklärung darüber informiert ist, daß gegen ihn Ansprüche erhoben werden, sind auch seine Schutzbedürfnisse nicht unbillig beeinträchtigt.

In Satz 2 der Bestimmung wird entsprechend Artikel 32 Abs. 2 Satz 4 CMR, § 40 Abs. 3 Satz 4 KVO und Artikel 58 § 3 Satz 4 CIM klargestellt, daß eine weitere Erklärung hinsichtlich desselben Ersatzanspruchs nicht zu einer erneuten Hemmung führt. Auf eine ergänzende Klarstellung, daß die Verjährung nur anteilig weiterläuft, wenn nur hinsichtlich eines Teils des schriftlich angemeldeten Anspruchs die Erfüllung abgelehnt wird (vgl. Artikel 32 Abs. 2 Satz 2 CMR, Artikel 58 § 3 CIM), wird aus Vereinfachungsgründen verzichtet. Diese Einschränkung der Rechtsfolge ergibt sich ohnehin bereits aus dem Regelungszusammenhang.

Absatz 4 betrifft die Zulässigkeit abweichender Vereinbarungen über die Verjährung. Beweggrund dafür, bereits an dieser Stelle eine Bestimmung über die Abdingbarkeit des Verjährungsrechts zu treffen und diese nicht in die Vorschrift des § 448 HGB-E, die allgemein die Zulässigkeit abweichender Vereinbarungen regelt, aufzunehmen, ist das Zusammenspiel von Fracht- und Speditionsrecht: So enthält die speditionsrechtliche Verjährungsvorschrift des § 462 HGB-E keine eigenständige Regelung, sondern verweist vielmehr vollumfänglich auf die frachtrechtliche Bestimmung des § 439 HGB-E. Auf diese Weise soll ein unbedingter Gleichlauf zwischen frachtrecht-

licher und speditionsrechtlicher Verjährungsregelung, wie diesen auch das geltende Recht schafft (vgl. §§ 414, 439 HGB), erreicht werden. Auch für das Speditionsrecht bedarf es jedoch einer Bestimmung über die Abdingbarkeit der Verjährungsregelung. Um sicherzustellen, daß die Verweisung in § 462 HGB-E auch diesen Gesichtspunkt erfaßt, ist eine dahin gehende Regelung in die verwiesene Vorschrift als solche, mithin in § 439 HGB-E, eingefügt worden.

Nach der vorgeschlagenen Regelung können etwa abweichende Vereinbarungen sowohl eine „Erleichterung“ als auch eine „Erschwerung“ der Verjährung zum Gegenstand haben. Die Vereinbarungen müssen jedoch jeweils im einzelnen ausgehandelt sein, sie können allerdings auch für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen getroffen sein. Diese Vorgaben stimmen mit denen des § 448 Abs. 1 HGB-E überein, die die Schutzbedürfnisse der Parteien bei vertraglicher Abbedingung wahren sollen.

Die Begriffe „Erleichterung“ und „Erschwerung“, durch die der Inhalt der zulässigerweise zu treffenden Abreden umschrieben wird, sind aus der allgemeinen verjährungsrechtlichen Bestimmung des § 225 BGB übernommen. Diese Formulierungen, die jeweils eine Veränderung der Verjährungsregelung insgesamt meinen, erscheinen gegenüber einer bloßen Bezugnahme auf Fristveränderungen vorzuzugewürdigt, da sich die Wirkungen einer Verjährungsregelung nicht nur aus der Länge der Frist, sondern vielmehr aus der Gesamtschau sämtlicher die Verjährung betreffenden Bestimmungen ergeben.

Der Entwurf enthält in der Sache insofern eine der genannten BGB-Bestimmung entsprechende Spezialregelung, als auch dort einerseits eine Erleichterung der Verjährung, insbesondere eine Fristverkürzung zugelassen (vgl. § 225 Satz 2 BGB), andererseits ein gänzlicher Ausschluß der Verjährung verwehrt wird (vgl. § 225 Satz 1, 1. Alternative BGB).

Soweit der Entwurf allerdings neben der „Erleichterung“ auch eine „Erschwerung“ der Verjährung zuläßt, weicht er demgegenüber vom allgemeinen Verjährungsrecht ab, das in § 225 Satz 1, 2. Alternative BGB eine dahingehende Abrede ausschließt. Vielmehr knüpft der Entwurf insoweit an das geltende HGB-Landfrachtrecht an, das in § 439 Satz 1 in Verbindung mit § 414 Abs. 1 Satz 2 HGB ebenfalls eine erschwerende Vereinbarung für zulässig erklärt, sich allerdings nach dem Regelungswortlaut allein auf die Verlängerung der Verjährung bezieht: Durch diese bereits im geltenden Frachtrecht angelegte Abweichung vom allgemeinen bürgerlichen Recht, die nunmehr beibehalten wird, soll in besonderer Weise transportspezifischen Bedürfnissen Rechnung getragen werden: Angesichts der im Frachtrecht häufigen Komplexität von Schadensfällen dürfen die Parteien hier vielfach den Wunsch haben, die Verjährung, etwa durch Verlängerung der Frist, Verschiebung des Verjährungsbeginns oder Erweiterung der Hemmungs- und Unterbrechungsgründe, zu erschweren und somit den Zeitraum für eine Schadensabwicklung zu verlängern. Wenn beide Seiten hiermit einverstanden sind, können die Interessen des Rechts-

verkehrs an einer raschen Befriedung des Rechtsverhältnisses zurücktreten. Die Schutzbedürfnisse der Parteien sind durch die qualifizierten Anforderungen an die zu treffende Vereinbarung – entsprechend § 448 Abs. 1 HGB-E – hinreichend gewahrt.

Allerdings sind sowohl die Erschwerung als auch die Erleichterung der Verjährung nach der vorgeschlagenen Regelung nur unter den genannten qualifizierten Voraussetzungen, die der allgemeinen Bestimmung des § 448 Abs. 1 HGB-E entsprechen, zulässig. Hinsichtlich der formellen Anforderungen an die zulässigerweise zu treffenden Vereinbarungen, die in der Sache denen der allgemeinen Bestimmung des § 448 Abs. 1 HGB-E entsprechen, geht der Entwurf mithin über das allgemeine bürgerliche Recht hinaus, da dieses, soweit es Abreden – nämlich erleichternden Inhalts – zuläßt, keinerlei Formerfordernisse aufstellt. Wertungswidersprüche ergeben sich hieraus jedoch nicht. Vielmehr erscheint es sachgerecht, an sämtliche Abreden zur Änderung der gesetzlichen Verjährungsbestimmungen, gleichgültig ob diese dadurch erleichtert oder erschwert werden, einheitliche formelle Anforderungen zu stellen. Zu einer Bevorzugung oder Benachteiligung der einen oder anderen Marktseite im Transportgeschäft kommt es hierbei nicht, da es je nach Fallgestaltung die eine oder die andere Vertragspartei sein wird, die an einer abweichenden Gestaltung der Verjährungsbestimmungen interessiert ist und daher, wenn sie auf eine dahin gehende Abrede dringt, auf die Einhaltung der gesetzlichen Erfordernisse achten muß.

Die Vorschrift läßt die Fälle unberührt, in denen nach Eintritt des Schadens der Schuldner dem Gläubiger eine erschwerte Verjährung, etwa eine Verlängerung der Verjährungsfrist, zubilligt. Derartige Fälle beurteilen sich nach allgemeinem Zivilrecht.

Zu § 440 (Pfandrecht)

Die Vorschrift übernimmt im wesentlichen die bewährte Regelung über das gesetzliche Frachtführerpfandrecht aus dem geltenden HGB-Landfrachtrecht in § 440 HGB, dehnt diese jedoch auf – anerkannte oder rechtskräftig festgestellte – sogenannte inkonnexe Forderungen aus anderen, zwischen Absender und Frachtführer geschlossenen Frachtverträgen aus.

Eine Überlegung, das Verhältnis des gesetzlichen Frachtführerpfandrechts zu anderen Sicherungsinstrumentarien, insbesondere den Zurückbehaltungsrechten nach § 273 BGB und § 369 HGB, ausdrücklich zu regeln, ist nicht aufgegriffen worden. Diese Rechte unterscheiden sich bereits nach den bestehenden Regelungen in Reichweite und Rechtsfolgen deutlich.

Absatz 1 definiert die Reichweite des Frachtführerpfandrechts.

Nach Satz 1 besteht das Pfandrecht an dem Gut – insoweit noch in Übereinstimmung mit § 440 Abs. 1 HGB – wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen. Die im geltenden Recht enthaltene beispielhafte Aufzählung der erfaßten Forde-

rungen fällt im Interesse der Regelungsvereinfachung weg.

Über die bisherige Regelung hinaus und abweichend vom Vorschlag der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts soll dem Frachtführer auch ein Pfandrecht für solche Forderungen eingeräumt werden, die ihm gegenüber dem Absender aus anderen mit diesem geschlossenen Frachtverträgen zustehen, soweit jene anerkannt oder rechtskräftig festgestellt sind. Der Referentenentwurf wollte noch – im Anschluß an eine vergleichbare Regelung in § 22 Abs. 1 Satz 2 Anlage GüKUMB – alle unstrittigen Forderungen einbeziehen. Die Beschränkung auf anerkannte oder rechtskräftig festgestellte Forderungen erfolgt aus Gründen der Rechtssicherheit. Damit werden im Rahmen der Geltendmachung des Pfandrechts Streitigkeiten darüber vermieden, ob im konkreten Fall die zu sichernde Forderung bereits unstrittig gestellt war oder nicht.

Die – im Vergleich zum Pfandrecht des Frachtführers nach § 440 HGB – beabsichtigte Ausdehnung des Frachtführerpfandrechts auf sogenannte inkonnexe Forderungen gegenüber demselben Absender ist insbesondere im Hinblick auf die wachsende Umlaufgeschwindigkeit der Güter und die Tatsache, daß eine Rechnungstellung durch den Frachtführer im Regelfall erst dann erfolgt, wenn dieser bereits wieder den Besitz an dem Gut verloren hat, gerechtfertigt. Das als sogenanntes Besitzpfandrecht ausgestaltete gesetzliche Frachtführerpfandrecht läuft heute in vielen Fällen leer, soweit es auf sogenannte konnexe Forderungen, d. h. Forderungen, die aus dem Frachtvertrag herrühren, der sich auf das Sicherungsgut bezieht, beschränkt bleibt. Durch die vorgeschlagene Regelung wird erreicht, daß der Frachtführer bei laufenden Geschäftsbeziehungen mit einem Absender seine durch laufende Rechnung aufgelaufenen Forderungen im Falle der Zahlungsunfähigkeit des Absenders dinglich abgesichert weiß. Damit wird seinem berechtigten Sicherungsinteresse hinsichtlich aller nicht beglichenen Forderungen aus Frachtverträgen mit demselben Absender Rechnung getragen.

Nicht mit dem Absender identische Dritte, die ein dingliches Recht an dem Pfandgut innehaben, werden durch die Begründung eines gesetzlichen inkonnexen Pfandrechts nicht unangemessen beeinträchtigt. Denn der Frachtführer soll das inkonnexe Pfandrecht eines Nichteigentümers nur dann gutgläubig erwerben können, wenn er in gutem Glauben an das Eigentum des Absenders an der übergebenen Sache war. Ein gutgläubiger Erwerb des gesetzlichen Pfandrechts in bezug auf sogenannte inkonnexe Forderungen bei bloßem guten Glauben an die Verfügungsbefugnis des Absenders soll nicht in Betracht kommen (vgl. § 366 Abs. 3 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 2 dieses Entwurfs). Wie in der Begründung zu § 366 Abs. 3 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 2 des Entwurfs ausgeführt, wird damit vermieden, daß der mit dem Absender nicht identische dritte Eigentümer des Gutes zu stark belastet wird, insbesondere bei Einschaltung von Unterfrachtführern durch den Frachtführer letztlich für sämtliche Schulden einer ihm oft gar nicht bekannten Person

mit seinem Eigentum haftet. Insoweit kann nur ein Zurückbehaltungsrecht – allerdings mit eingeschränkter Verwertungsmöglichkeit – ausgeübt werden.

Nach Satz 2 erstreckt sich das Pfandrecht auch auf „Begleitpapiere“, das sind insbesondere solche Urkunden, die für die Beförderung und sonstige Behandlung des Gutes erforderlich sind (vgl. § 413 Abs. 1 HGB-E). Diesbezüglich besteht Regelungsbedarf, da derartige Begleitpapiere vielfach für die Verwertung des Gutes von Bedeutung sind und bisher die Rechtslage jedenfalls nicht ausdrücklich geklärt ist: Nach geltendem Recht bezieht sich das gesetzliche Frachtführerpfandrecht nur auf das Gut; für die ergänzende Einbeziehung von Begleitpapieren ist schon nach dem Wortlaut der Regelung kein Raum. Auch das kaufmännische Zurückbehaltungsrecht nach § 369 BGB hilft in diesem Zusammenhang nicht weiter, da dieses nur auf die Realisierung von Vermögenswerten im Pfandverkauf zielt, den Begleitpapieren jedoch kein eigenständiger Wert zukommen dürfte. Schließlich kann auch nicht auf das allgemeine Zurückbehaltungsrecht nach § 273 BGB zurückgegriffen werden, da dieses jedenfalls nicht die Befugnis gewährt, die erfaßten Gegenstände in bestimmter Weise – also etwa Begleitpapiere zur Verwertung des Gutes – zu verwenden.

Die bestehende Regelungslücke soll nunmehr dadurch beseitigt werden, daß die Begleitpapiere, da diese mit dem Gut eine wirtschaftliche Einheit bilden, in das gesetzliche Frachtführerpfandrecht einbezogen werden. Ein vergleichbarer Rechtsgedanke liegt auch etwa der Vorschrift des § 952 Abs. 2 BGB zugrunde: So folgt auch hiernach die Urkunde, die eine Rechtsstellung verbrieft, hinsichtlich der rechtlichen Zuordnung der Rechtsposition selbst. Weiter hat die Transportpraxis auf das geltende Recht bereits in einer dem Entwurf vergleichbaren Weise reagiert, so etwa § 50 ADSp und in Klausel Nr. 14 der Bedingungen des FIATA Multimodal Transport Bill of Lading von 1992, die die mit dem Gut im Zusammenhang stehenden Urkunden in das Pfandrecht einbeziehen.

Die in den nachfolgenden Absätzen 2 und 3 enthaltenen Bestimmungen über die Dauer des Pfandrechts sind dem geltenden Recht in § 440 Abs. 2 und 3 HGB entnommen:

Voraussetzung für das Bestehen des Pfandrechts ist hiernach regelmäßig, daß der Frachtführer das Gut in Besitz hat, wobei ausreichend ist, daß er mittels Traditionspapieren darüber verfügen kann (Absatz 2). Abweichend hiervon dauert das Pfandrecht auch nach Ablieferung fort, wenn der Frachtführer dieses binnen drei Tagen nach Ablieferung gerichtlich geltend macht und das Gut noch im Besitz des Empfängers ist (Absatz 3). Eine Änderung dieser Regelungen erschien nicht geboten.

Absatz 4 modifiziert die allgemeinen Regelungen über den Pfandverkauf – wie bereits § 440 Abs. 4 HGB – in Anpassung an die Umstände des Transportverkehrs, insbesondere im Hinblick auf die beteiligten Personen. Überlegungen, weitere Vereinfachungen für den Frachtführer, etwa durch

Verkürzung der in § 1234 Abs. 2 BGB gesetzten Frist, vorzusehen, sind nicht aufgegriffen worden, da gravierende Mängel der gegenwärtig geltenden Regelung nicht bekannt sind, diese daher nicht verbesserungsbedürftig erschien.

Zu § 441 (Nachfolgender Frachtführer)

Die Vorschrift regelt die Einziehung von Forderungen und die Ausübung von Pfandrechten in einer Kette von Frachtführern. Die Bestimmung lehnt sich in der Sache weitgehend an das geltende Recht in § 441 HGB an. Zwar dürfte bereits der praktische Anwendungsbereich der geltenden Regelung jedenfalls bezüglich des Pfandrechts gering sein, da dieses in den meisten Fällen schon bei Streitigkeiten vor Ablieferung geltend gemacht wird, so daß es auf die Rechtslage für den Zeitpunkt der Ablieferung nicht ankommt. Dennoch soll die Regelung – wie vorgeschlagen – beibehalten werden, um jedenfalls für etwa auftretende Anwendungsfälle Abwicklungsregelungen bereithalten zu können. Allerdings sollen die im HGB-Landfrachtrecht verwendeten Begriffe von „Vormann“ und „Nachmann“ durch die neutraleren Formulierungen „vorhergehender“ und „nachfolgender“ Frachtführer ersetzt werden.

Absatz 1 der vorgeschlagenen Regelung weist in Satz 1 für den Fall der Beförderung durch mehrere Frachtführer dem letzten die Aufgabe zu, die Forderungen der vorhergehenden Frachtführer einzuziehen und deren Rechte, insbesondere das Pfandrecht, auszuüben. In welchem Verhältnis die Frachtführer zueinander stehen, ist hierbei unbeachtlich. Erfaßt sind damit insbesondere sowohl der Fall, daß mehrere Frachtführer die Beförderung tatsächlich ausführen, als auch der, daß der Hauptfrachtführer in vollem Umfang Unterfrachtführer einsetzt.

Absatz 1 Satz 2 bestimmt in Übereinstimmung mit § 441 Abs. 1 Satz 2 HGB, daß das Pfandrecht jedes vorhergehenden Frachtführers, auch wenn der Besitz an dem Gut von diesem schon aufgegeben wurde, solange bestehen bleibt, wie das des letzten Frachtführers.

Auch die Regelung des Absatzes 2, die den Übergang des Pfandrechts in der Frachtführerkette betrifft, entspricht geltendem Recht (§ 441 Abs. 2 HGB). Forderung und Pfandrecht des vorhergehenden Frachtführers gehen hiernach, wenn dieser durch einen nachfolgenden Frachtführer befriedigt wird, auf den nachfolgenden Frachtführer über.

In Absatz 3 wird – in der Sache entsprechend § 441 Abs. 3 HGB des geltenden Rechts – ausdrücklich klargestellt, daß die in den vorangegangenen Absätzen getroffenen Bestimmungen auch für den Fall gelten, daß ein Spediteur an der Beförderung mitgewirkt hat. Hierbei ist allerdings nur diejenige Konstellation gemeint, in der der Spediteur nicht die letzte Person einer Kette von Transportunternehmern ist, sondern in der dieser an anderer Stelle in die Abfolge eingeschaltet ist. Diejenige Situation, in der der Spediteur an letzter Stelle in einer Kette von Transportunternehmern steht, ist nämlich im Speditionsrecht in § 464 HGB-E gesondert geregelt: § 464 Abs. 1 HGB-E verweist für diese Fälle auf die fracht-

rechtliche Bestimmung des § 441 Abs. 1 HGB-E. Eine derartige regelungssystematische Trennung ist vorgenommen worden, da für die letztgenannte Fallgruppe die Pflichten eines Spediteurs als der letzten Person in einer Unternehmernetz geregelt werden müssen und die frachtrechtliche Bestimmung hierfür nicht als geeigneter Standort erschien. Die an dieser Stelle getroffene Bestimmung beschränkt sich vielmehr auf die Regelung von Rechten und Pflichten des letzten Frachtführers, läßt allerdings in der Zusammensetzung der Unternehmenskette eine Modifikation dahingehend zu, daß auch ein Spediteur zwischengeschaltet sein kann.

Zu § 442 (Rang mehrerer Pfandrechte)

Für den Fall des Zusammentreffens mehrerer gesetzlicher Pfandrechte regelt diese Bestimmung den Rang dieser Pfandrechte untereinander. So soll unter denjenigen Pfandrechten, die durch die Versendung oder die Beförderung des Gutes entstanden sind, das später entstandene dem früher entstandenen vorgehen. Die vorgeschlagene Regelung ist in der Sache weitgehend identisch mit der Vorschrift des § 443 HGB des geltenden Rechts. Klarstellend wird lediglich das Pfandrecht des Verfrachters nach § 623 HGB, das im geltenden Recht zwar nicht genannt, aber bereits durch Auslegung den aufgezählten Pfandrechten gleichgestellt wird, nunmehr ausdrücklich einbezogen.

Zu § 443 (Ladeschein)

Gegenstand dieser Vorschrift und der nachfolgenden Bestimmungen der §§ 444 bis 447 HGB-E ist das Institut des Ladescheins, d. h. eines Wertpapiers, das die Verpflichtung des Frachtführers, das Gut abzuliefern, verbrieft. Im geltenden Recht sind hierfür Regelungen in den §§ 444 bis 450 HGB vorgesehen, die für den Binnenschifftransport in den §§ 72 bis 76 BinSchG weiter modifiziert werden. Dem Ladeschein entspricht außerdem im Seefrachtrecht das Konnossement, das in den §§ 642 bis 657 HGB geregelt ist.

Da ein Wertpapier, das den Ablieferungsanspruch verbrieft, gegenwärtig überwiegend im Binnenschifftransport gebräuchlich ist, aber durchaus auch für andere Beförderungsarten, etwa auch für die Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln, eingesetzt wird, soll ein solches Papier nach dem Entwurf in enger Anlehnung an die genannten Bestimmungen des geltenden Rechts einheitlich für alle Verkehrsträger ausgestaltet werden. Die Bezeichnung „Ladeschein“ entspricht hierbei der im Handelsgesetzbuch und im Binnenschiffahrtsgesetz für den Land- und Binnenschiffsverkehr gebräuchlichen Terminologie.

Absatz 1 betrifft Ausstellung, Inhalt und Form des Ladescheins. Satz 1 sieht in Übereinstimmung mit § 444 HGB die freiwillige Ausstellung des Ladescheins durch den Frachtführer vor. Eine Verpflichtung zur Ausstellung des Wertpapiers, wie diese im geltenden Recht für Schiffstransporte in § 72 Abs. 1 BinSchG sowie § 642 Abs. 1 HGB enthalten ist, wird nicht statuiert. Dem Frachtführer sollen angesichts der kurzen Beförderungszeiten im Binnentransport

die mit der Ausstellung eines Wertpapiers doch verbundenen Belastungen nicht aufgebürdet werden.

Im Entwurf unterbleibt auch eine Regelung entsprechend der für das Konnossement geltenden seefrachtrechtlichen Bestimmungen in § 642 Abs. 1 und 2 HGB für den Fall, daß eine Mehrzahl von Ausfertigungen ausgestellt wird. Zwar ist auch für den Frachtbrief eine entsprechende Bestimmung (§ 408 Abs. 2 HGB-E) vorgesehen. Für den Ladeschein fehlt aber bisher – sowohl im HGB-Landfrachtrecht als auch im Binnenschiffahrtsfrachtrecht – eine dahingehende Regelung. Die Ausstellung mehrerer Ausfertigungen ist außerdem auf die Besonderheiten des Seeverkehrs zugeschnitten: So bestehen dort angesichts größerer Verlustgefahren auch hinsichtlich der Papiere erhöhte Sicherheitsbedürfnisse, die eine Mehrfachausstellung gebieten können. Außerdem können es die längeren Beförderungszeiten im Seeverkehr erforderlich machen, sich bereits während des Transports um die Veräußerung der schwimmenden Ware zu bemühen, wofür die Vorlage von Wertpapieren erforderlich sein kann. Für den Binnenverkehr besteht angesichts der grundlegend anderen Transportsituation demgegenüber kein Regelungsbedürfnis, zumal die Abwicklung – etwa über das in § 649 HGB beschriebene Hinterlegungsverfahren – bei Ausstellung mehrerer Ausfertigungen sehr kompliziert erscheint. Außerdem ist die Ausstellung mehrerer Ausfertigungen einer Urkunde, die dann insgesamt das Original bilden (vgl. § 642 Abs. 1 HGB), wertpapierrechtlich untypisch; die Regelungen über den Frachtbrief als bloßes Beweisdokument sind daher in dieser Hinsicht nicht vergleichbar.

Wegen des Inhalts des Ladescheins verweist die vorgeschlagene Regelung in Absatz 1 Satz 1 am Ende auf den in § 408 Abs. 1 HGB-E enthaltenen Katalog für die Frachtbriefangaben. Dadurch wird ein gesonderter Angabenkatalog für den Ladeschein, wie dieser im geltenden Recht etwa in § 445 HGB und für das Konnossement in § 643 HGB enthalten ist, entbehrlich. Die Regelung kann so deutlich entlastet werden; außerdem wird eine einheitliche Ausgestaltung der im Transportverkehr gebräuchlichen Dokumente erreicht. Die Sollvorschrift lehnt sich an § 445 HGB an.

In der Sache ergeben sich auf Grund der vorgeschlagenen Verweisung gegenüber dem geltenden Recht nur geringfügige Änderungen: So entsprechen die durch Verweisung auf § 408 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 HGB-E vorgesehenen Angaben denen des geltenden Rechts (§ 445 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 HGB).

Die Verweisung auf § 408 Abs. 1 Nr. 4 HGB-E korrespondiert mit der Bestimmung in § 445 Abs. 1 Nr. 5 HGB. Allerdings wird im Entwurf nicht nur die Angabe des Ablieferungsorts, sondern die der Ablieferungsstelle verlangt (vgl. dazu die Erläuterungen zu § 408 Abs. 1 Nr. 4 HGB-E). Weiter werden auch Angaben hinsichtlich der Übernahme des Gutes verlangt.

Die Angaben über den Empfänger nach § 443 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 408 Abs. 1 Nr. 5 HGB-E sind im geltenden Recht in § 445 Abs. 1 Nr. 4 HGB enthalten; ergänzende Regelungen über die Bestim-

mung des Empfangsberechtigten werden im Regelungsvorschlag in § 443 Abs. 2 HGB-E getroffen.

Die weiter in § 443 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 408 Abs. 1 Nr. 5 HGB-E vorgesehene Angabe über die Meldeadresse greift die gegenwärtig für Binnenschiffstransporte geltende Regelung in § 72 Abs. 3 BinSchG auf.

Die in § 408 Abs. 1 Nr. 6 bis 10 HGB-E aufgezählten möglichen Angaben hinsichtlich der Güter- und der Frachtzahlung, auf die wegen des Ladescheininhalts ebenfalls Bezug genommen wird, entsprechen den Angaben nach § 445 Abs. 1 Nr. 6 und 7 HGB des geltenden Rechts. Wegen der Anlehnung an die Frachtbriefangaben nach der CMR ergibt sich hier jedoch eine stärkere Aufschlüsselung der Einzelangaben als nach geltendem Recht.

Neu sind die Angaben über Weisungen für die Güterbehandlung, die durch Verweisung auf § 408 Abs. 1 Nr. 11 HGB-E erfaßt sind, und diejenigen über eine Vereinbarung über die Beförderung im offenen Fahrzeug oder auf Deck, die durch Verweisung auf § 408 Abs. 1 Nr. 12 HGB-E in den Katalog möglicher Ladescheinangaben einbezogen werden.

Absatz 1 Satz 2 bestimmt die Formerfordernisse für den Ladeschein dahingehend, daß dieser vom Frachtführer zu unterzeichnen ist, wobei die Unterschrift gedruckt oder durch Stempel ersetzt werden kann. Das Unterschriftserfordernis ist dem geltenden Recht in § 445 Abs. 2 HGB entnommen. Eine Abweichung von dieser dem § 126 Abs. 1 BGB entsprechenden Formvorschrift ist bisher nur allgemein für Inhaberschuldverschreibungen in § 793 Abs. 2 Satz 2 BGB vorgesehen. Die nunmehr zugelassene Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel entspricht der Regelung für den Frachtbrief in § 408 Abs. 2 Satz 2 HGB-E.

Die in Absatz 2 enthaltenen Sonderregelungen über den Inhalt des Orderladescheins entsprechen in der Sache § 445 Abs. 1 Nr. 4 HGB. Die in Absatz 2 Satz 2 enthaltene Auslegungsregel, nach der das Orderpapier mangels Namensangabe als an Order des Absenders gestellt anzusehen ist, ist aus § 445 Abs. 1 Nr. 4, 2. Halbsatz HGB übernommen. Hierdurch soll sichergestellt werden, daß auch beim Orderladeschein in jedem Fall der Empfangsberechtigte bestimmt werden kann.

Eine Überlegung, an dieser Stelle jedenfalls beispielhaft die Personen zu nennen, an deren Order der Lagerschein gestellt werden kann, ist nicht aufgegriffen worden. In diesem Fall müßte neben dem Empfänger und dem Absender wohl auch der „Ablader“, d. h. eine Person, die das Gut dem Frachtführer abgeliefert, ohne selbst Vertragspartner des Frachtvertrages zu sein, genannt werden. Die Figur des „Abladers“ ist jedoch nur im Seefrachtrecht bekannt. Ein Bedürfnis dafür, diese Figur generell für die Bereiche des Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffstransports einzuführen, ist nicht erkennbar: Im Seetransport wird die Figur des Abladers verwendet, um die Konstellation der Überseekäufe, in denen der Käufer den Frachtvertrag abschließt, der Verkäufer dagegen die Ware dem Verfrachter abgeliefert, somit also der faktische

„Absender“ nicht Partei des Frachtvertrags ist, zu bewältigen. Die Praxis des Landtransports behilft sich ohne die Figur des Abladers. Für eine gesetzliche Neuerung besteht kein Anlaß.

Durch die in § 443 Abs. 2 Satz 1 HGB-E vorgeschlagene offene Formulierung wird gewährleistet, daß der Ladeschein an die Order eines beliebigen Dritten gestellt werden kann, mithin auch an Order eines „Abladers“ oder an die Order einer Bank oder eines anderen Interessenten. Im übrigen entspricht die vorgelegte Bestimmung dem wertpapierrechtlichen Modell eines Orderpapiers, das grundsätzlich nicht nur an die Order bestimmter Personen, sondern schlechthin „an Order“ gestellt werden kann (vgl. § 363 Abs. 1 Satz 1 HGB).

Absatz 3 behandelt – in Anlehnung an § 446 Abs. 1 und § 656 HGB – die Rechtswirkungen des Ladescheins im Verhältnis zwischen Frachtführer und Empfänger. Die Regelung übernimmt in Satz 1 aus dem geltenden Recht den Grundsatz, daß der Inhalt des Ladescheins für das Rechtsverhältnis zwischen Frachtführer und Empfänger maßgeblich ist. Die Alternative, den Empfangsberechtigten hier präziser als „legitimierten Inhaber des Ladescheins“ zu bezeichnen, ist nicht aufgegriffen worden. Die Bezugnahme auf den „Empfänger“ entspricht nämlich der herkömmlich verwendeten frachtrechtlichen Terminologie. Diese hat bisher in der Rechtsanwendung keine Schwierigkeiten bereitet, zumal stets auf allgemeine wertpapierrechtliche Regelungen, etwa in §§ 364, 365 HGB, zurückgegriffen werden kann.

Nach Absatz 3 Satz 2 begründet der Ladeschein die widerlegliche Vermutung, daß die Güter wie beschrieben übernommen worden sind. Die Reichweite dieser Vermutungswirkung wird durch Verweisung auf die für den Frachtbrief geltenden Bestimmungen des § 409 Abs. 2, 3 Satz 1 HGB-E näher konkretisiert. Auf diese Weise wird zum einen klargestellt, daß die Angaben über das Gut, seine Verpackung, die Anzahl der Frachtstücke und ihre Zeichen und Nummern (vgl. § 409 Abs. 2 Satz 1 HGB-E), die Angaben über das Rohgewicht oder die sonstigen Mengenangaben sowie die Angaben über den Inhalt der Frachtstücke (§ 409 Abs. 3 Satz 1 HGB-E) auch im Zusammenhang mit dem Ladeschein die in den verwiesenen Bestimmungen jeweils für den Frachtbrief beschriebene Vermutungswirkung entfalten. Zum anderen wird auch auf § 408 Abs. 2 Satz 2 HGB-E verwiesen und dem Frachtführer so die Möglichkeit eingeräumt, auch in den Ladeschein Vorbehalte aufzunehmen, die die Vermutungswirkung, allerdings nur diejenige nach § 409 Abs. 2 Satz 1 HGB-E, ausschließen.

Absatz 3 Satz 3 statuiert schließlich die Unwiderlegbarkeit der Vermutung nach Satz 2 für den Fall, daß der Ladeschein an einen gutgläubigen Dritten übertragen worden ist.

Die vorgeschlagenen Bestimmungen über Inhalt und Umfang der Vermutungswirkung des Ladescheins sind in Anlehnung an die seehandelsrechtlichen Regelungen über die Skripturhaftung des Verfrachters in § 656 Abs. 2 und 3 HGB ausgestaltet. Ihre zentrale praktische Bedeutung erhalten sie dadurch, daß der

Frachtführer hiernach im Grundsatz verpflichtet ist, die Güter so auszuliefern, wie diese im Wertpapier beschrieben sind, so daß er für Abweichungen von dieser Beschreibung haftet.

Für den Binnenverkehr fehlt es bisher an einer einheitlichen gesetzlichen Regelung über Vermutungswirkung und Haftungsfolgen von Ladescheinangaben: So ist im geltenden Binnenschiffahrtsfrachtrecht (§§ 73 bis 76 BinSchG) zwar eine Haftung des Frachtführers für die Richtigkeit der Ladescheinangaben vorgesehen, aus der sich eine der seefrachtrechtlichen Skripturhaftung vergleichbare Einstandspflicht für die Angaben im Wertpapier ergibt. Diese Verpflichtung ist jedoch nur nach § 73 BinSchG für die Angaben über Zahl, Maß und Gewicht verschuldensunabhängig; hinsichtlich der Güterbezeichnung trifft den Frachtführer nach § 74 BinSchG lediglich eine Verschuldenshaftung. Das HGB-Landfrachtrecht enthält dagegen eine ausdrückliche Bestimmung darüber, inwieweit und unter welchen Voraussetzungen der Frachtführer sich gegenüber dem Empfänger an der Richtigkeit der Ladescheinangaben festhalten lassen muß, nicht. Die Frage, ob der Frachtführer im Zusammenhang mit der Richtigkeit der Ladescheinangaben nur für Verschulden oder auch verschuldensunabhängig haftet, ist demzufolge nicht eindeutig geklärt.

Die vorgeschlagene Regelung dient somit der Klarstellung und Vereinheitlichung. Die angeordnete Vermutungswirkung führt dazu, daß der Frachtführer – vorbehaltlich der Widerlegbarkeit der Vermutung – für die Richtigkeit der Ladescheinangaben einzustehen hat, ohne daß es auf sein Verschulden ankommt. Der Frachtführer kann sich von dieser weitreichenden Haftung allerdings durch Aufnahme von Vorbehalten freizeichnen. Der Vorzug der vorgeschlagenen Vermutungsregelung liegt darin, daß sie den wertpapierrechtlichen Charakter des Ladescheins hervorhebt, indem sie vorrangig an den Text der Urkunde anknüpft, diesem sogar nach Absatz 2 Satz 3 unwiderleglich Beweiswirkung beimißt. Einwendungen aus dem Frachtvertrag werden mithin nur eingeschränkt zugelassen, auf diese Weise wird die Abstraktheit der wertpapierrechtlichen Verpflichtung betont.

Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Absender stellt Absatz 4 in Übereinstimmung mit § 446 Abs. 2, § 656 Abs. 4 HGB des geltenden Rechts klar, daß hier die Bestimmungen des Frachtvertrages maßgeblich bleiben. Die Ausstellung eines Ladescheins ist also in dieser Hinsicht ohne Einfluß.

Zu § 444 (Ablieferung gegen Rückgabe des Ladescheins)

Die Vorschrift übernimmt aus dem geltenden Recht in §§ 448, 653 HGB die Zug-um-Zug-Verknüpfung von Ablieferung des Gutes und Rückgabe des Ladescheins. Die Regelung ist Ausdruck eines allgemeinen wertpapierrechtlichen Grundsatzes, der für Orderpapiere in § 364 Abs. 3 HGB, für Inhaberpapiere

in § 797 BGB niedergelegt ist; sie ist aus diesem Grund beibehalten worden.

Zu § 445 (Legitimation durch Ladeschein)

Die Vorschrift gestaltet die Legitimationswirkung des Ladescheins in weitgehender Anlehnung an das geltende Recht aus.

Die Regelung über die Empfangslegitimation in Absatz 1 entspricht § 447 Abs. 1, § 648 Abs. 1 HGB. Diese Bestimmungen des geltenden Rechts haben sich in der Praxis bewährt.

Absatz 2 behandelt als *lex specialis* zu § 418 HGB-E Zuordnung und Reichweite des Verfügungsrechts bei Ausstellung eines Ladescheins.

Absatz 2 Satz 1 weist das Verfügungsrecht in Übereinstimmung mit § 447 Abs. 2 HGB dem zum Empfang Legitimierten zu. Absatz 2 Satz 2 stellt ausdrücklich klar, daß der Frachtführer eine Weisung, das Gut zurückzugeben oder an einen anderen als den zum Empfang Legitimierten auszuliefern, nur zu befolgen hat, wenn ihm der Ladeschein zurückgegeben wird. Eine derartige Schutzvorschrift zugunsten des Frachtführers fehlt im geltenden Recht; bisher ist lediglich in § 447 Abs. 3, § 654 Abs. 1 HGB ein ausdrückliches Gebot an den Frachtführer, die ihm erteilten Weisungen nur unter den beschriebenen Voraussetzungen zu befolgen, enthalten. Der Regelungsgehalt dieser Bestimmungen, die dem Schutz des verfügungsberechtigten Ladescheininhabers dienen, wird im Entwurf in der nachfolgenden Haftungsbestimmung des § 446 HGB-E aufgegriffen. Schutzbedürftig ist aber nicht nur der Verfügungsberechtigte, sondern auch der Frachtführer, der nach Ausstellung eines Ladescheins eine Weisung enthält, und zwar in gleicher Weise wie nach Ausstellung eines Frachtbriefs mit Sperrfunktion. Entsprechend § 418 Abs. 4 HGB-E, der die Ausübung des Verfügungsrechts an die Vorlage des Frachtbriefs knüpft, soll daher auch an dieser Stelle für den Ladeschein in Ergänzung des geltenden Rechts eine Regelung zum Schutze des Frachtführers getroffen werden. Die Bestimmung ist ausdrücklich auf die Fälle der Rückgabe und der Auslieferung des Gutes beschränkt, da sich die Beförderung dann erledigt hat, so daß eine Rückgabe des Ladescheins ohne weiteres möglich ist.

Da die Ausstellung mehrerer Ausfertigungen eines Ladescheins nicht vorgesehen werden soll, ist auch an dieser Stelle eine Regelung für diesen Fall, etwa entsprechend § 654 Abs. 1 und 2 HGB, entbehrlich.

Zu § 446 (Ablieferung und Weisungsbefolgung ohne Ladeschein)

Die Vorschrift statuiert eine Haftung des Frachtführers gegenüber dem rechtmäßigen Ladescheininhaber für den Schaden, der dadurch entsteht, daß der Frachtführer das Gut abgeliefert oder einer Weisung wegen Rückgabe oder Ablieferung Folge leistet, ohne sich den Ladeschein zurückgeben zu lassen. Die Bestimmung bildet somit das haftungsrechtliche Gegenstück zu den in §§ 444 und 445 Abs. 2 HGB-E

enthaltenen Regelungen und stellt klar, daß die dort jeweils normierte Verknüpfung mit der Rückgabe des Ladescheins nicht nur im Interesse des Frachtführers besteht, sondern vielmehr auch dem Schutz des rechtmäßigen Inhabers dient. Soweit die Vorschrift die Befolgung der genannten Weisungen ohne Rückerhalt des Ladescheins regelt, gibt sie die im geltenden Recht in § 447 Abs. 3, 2. Halbsatz, § 654 Abs. 3 HGB enthaltenen Bestimmungen in sprachlich überarbeiteter Form wieder. Darüber hinaus werden die geltenden Haftungsbestimmungen dahin gehend erweitert, daß nunmehr auch der Fall der Ablieferung ohne Rückerhalt des Ladescheins geregelt wird. Nach geltendem Recht ist zweifelhaft, ob die Bestimmungen der §§ 448, 653 HGB, die Auslieferung des Gutes und Rückgabe des Ladescheins miteinander verknüpfen (vgl. nunmehr § 444 HGB-E), lediglich, wie dies der Wortlaut nahelegt, dem Schutz des Frachtführers dienen, oder ob demgegenüber nach dem Regelungszweck auch – im Interesse des rechtmäßigen Ladescheininhabers – Haftungsfolgen bei Zuwiderhandlung ausgelöst werden. Die ausdrückliche Aufnahme einer dahingehenden Haftungsregelung soll nunmehr die bestehenden Unklarheiten beseitigen und zugleich die von dem Wertpapier für den berechtigten Inhaber ausgehende Schutzwirkung stärken.

Satz 2 stellt klar, daß der Frachtführer in dem in Satz 1 beschriebenen Haftungsfall unbeschränkt haftet. Im geltenden Recht fehlt eine dahin gehende Bestimmung, was zu einer Uneinheitlichkeit in der Rechtsanwendung führt: So wird die seefrachtrechtliche Regelung in § 654 Abs. 3 HGB überwiegend dahingehend ausgelegt, daß die Ersatzpflicht auf den Umfang der Güterschadenshaftung begrenzt ist. Nach dem HGB-Landfrachtrecht (§ 447 Abs. 3, 2. Halbsatz HGB) sollen neben Güterschäden, für die die dortige Haftungsbeschränkung des § 430 HGB angewendet wird, weitergehend auch Schäden zu ersetzen sein, die infolge der Verletzung des Verfügungsrechts des durch den Ladeschein Legitimierten im übrigen entstehen, diese jedoch in vollem Umfang.

Die Entscheidung für eine unbeschränkte Haftung sichert die wertpapierrechtliche Schutzwirkung des Ladescheins nunmehr durch eine hinreichend strenge Sanktionierung von Verstößen ab. Im übrigen ist bereits in § 418 Abs. 6 Satz 2 HGB-E für vergleichbare Pflichtverletzungen im Zusammenhang mit einem Frachtbrief eine unbeschränkte Haftung vorgesehen. Die an dieser Stelle vorgeschlagene Bestimmung führt somit zu einer einheitlichen Sanktionierung für parallele Sachverhalte, nämlich Verwendung eines Ladescheins und Verwendung eines Frachtbriefs.

Zu § 447 (Traditionspapier)

Die Bestimmung regelt die sachenrechtliche Wirkung der Übergabe des Ladescheins entsprechend §§ 450, 650 HGB im geltenden Recht. Die Vorschrift soll beibehalten werden, da ihr als traditionell wertpapierrechtliche Regelung zumindest Klarstellungsfunktion zukommt.

Zu § 448 (Abweichende Vereinbarungen)

Die Vorschrift betrifft Ausmaß und Reichweite zwingenden Rechts im Frachtgeschäft.

Aus einer Bestandsaufnahme sowohl der innerstaatlichen als auch der international geltenden Bestimmungen ist für die Frage, ob und inwieweit die vorzuschlagenden frachtrechtlichen Vorschriften nachgiebig gegenüber abweichenden Vereinbarungen sein sollten, eine eindeutige Wertentscheidung für ein künftiges Frachtrecht nicht herzuleiten: So sind zwischen den einzelnen Transportrechtsordnungen beachtliche – im wesentlichen historisch bedingte – Divergenzen zu erkennen, die etwa von der gänzlich dispositiven Ausgestaltung des allgemeinen HGB-Landfrachtrechts und des Binnenschiffrechts bis zum beidseitig zwingenden Charakter straßenfrachtrechtlicher Bestimmungen (vgl. Artikel 41 CMR, §§ 26, 22 GüKG) reichen.

Der Entwurf sucht eine Kompromißlösung. Er entscheidet sich daher weder für eine gänzlich dispositive noch für eine durchweg zwingende Ausgestaltung des Frachtrechts. Vorgeschlagen wird vielmehr ein Regelungsmodell, das einen Kernbestand frachtrechtlicher Vorschriften unter bestimmten gesetzlichen Vorgaben der Privatautonomie entzieht.

So enthält Absatz 1 Satz 1 der vorgeschlagenen Regelung den Grundsatz, daß von den dort aufgezählten frachtrechtlichen Vorschriften nur durch solche Vereinbarungen abgewichen werden kann, die im einzelnen ausgehandelt sind, wobei diese Abreden durchaus auch für eine Mehrzahl gleichartiger Verträge zwischen denselben Vertragsparteien getroffen werden können.

Diese Grundsatzregelung ist in erster Linie Ausdruck der Überlegung, daß der Spielraum der Privatautonomie, welchem auch angesichts der verfassungsmäßigen Verankerung in Artikel 2 Abs. 1 des Grundgesetzes grundlegende Bedeutung für unsere Rechtsordnung zukommt, nur dort eingeschränkt werden soll, wo dies unbedingt nötig und durch gesetzgeberisch zu wahrende Schutzbedürfnisse geboten ist. Als wesentliche Beweggründe, die eine gesetzgeberische Einschränkung der Vertragsfreiheit rechtfertigen können, kommen hierbei folgende Überlegungen in Betracht: Der sich aus der Verwendung einer Vielzahl unterschiedlicher Vertragswerke ergebenden Rechtszersplitterung, die das gegenwärtige Frachtrecht kennzeichnet, soll durch zwingende Rechtsgestaltung entgegengewirkt werden. Weiter soll ein Mißbrauch von Marktmacht im Verhältnis der Vertragsparteien untereinander, der bei schrankenloser Vertragsfreiheit zu unausgewogenen Vertragsgestaltungen, insbesondere im Haftungsbereich, führen kann, verhindert werden. Die im Entwurf vorgelegte Kompromißlösung trägt diesen legislatorischen Zielsetzungen zwingender Rechtsgestaltung am ehesten Rechnung.

Der Alternativlösung, das Frachtrecht gänzlich dispositiv auszugestalten, um auf diese Weise etwaigen ordnungspolitischen Bedenken gegenüber jeglicher Einschränkung der Vertragsfreiheit Rechnung zu tragen, wird nur gefolgt, soweit es sich um die Beförde-

zung von Briefen und briefähnlichen Sendungen handelt. Zwar spricht für eine gänzliche Nachgiebigkeit des Frachtrechts, daß eine Beschränkung der Vertragsfreiheit die Zielsetzung eines wirksamen Schutzes des wirtschaftlich Schwächeren verfehlen kann, da angesichts der uneinheitlichen Marktstrukturen im Transportsektor eine eindeutige Zuordnung von Marktmacht nicht möglich ist. Außerdem findet die Vertragsfreiheit ihre Grenzen stets in den bewährten Instrumentarien der §§ 134, 138, 242 BGB für Individualvereinbarungen und im AGB-Gesetz für vorformulierte Vertragsbedingungen. Schließlich kann im Frachtgeschäft ein Bedürfnis dafür vorhanden sein, die ganze Reichweite vertraglicher Inhaltsfreiheit – von einer Haftungserhöhung im Rahmen eines qualitätsvollen Beförderungsangebots über eine gänzliche Abbedingung der Haftung bei außergewöhnlichen Risikotransporten bis zur Schaffung „maßgeschneiderter“ Vertragslösungen für langfristige Geschäftsverbindungen oder größere Projekte – ausschöpfen zu können. Gleichwohl wird die Konzeption einer gänzlichen Dispositivität des Frachtrechts nicht übernommen. Ausschlaggebend ist insbesondere die Erwägung, daß ein in vollem Umfang dispositives Recht Rechtsunsicherheit insbesondere bei der jeweils marktunterlegenen Partei begründet. Unterschiedlich ausgestaltete Haftungsregelungen in allgemeinen Geschäftsbedingungen können dazu führen, daß das Haftungsrisiko völlig unüberschaubar wird – ein Zustand, der angesichts der Erfahrungen mit dem geltenden Transportrecht in jedem Falle vermieden werden sollte.

Eine Ausnahme hiervon bildet allein die Beförderung von Briefen und – insoweit in Erweiterung des Referentenentwurfs – auch briefähnlichen Sendungen, bei deren Verlust oder Beschädigung nach derzeit noch geltendem Recht (§ 11 Abs. 1, § 12 Abs. 1, § 17 PostG) überhaupt nicht gehaftet wird. Unter „briefähnlichen Sendungen“ sind solche dem Brieftransport verwandten Produkte wie etwa Infopost, Postwurfsendungen, Zeitungen, Zeitschriften sowie Päckchen zu verstehen, nicht dagegen Paketsendungen und sonstige sog. Frachtpost, die bereits dem Normalfall der Güterbeförderung näherstehen. Die in dem vorliegenden Entwurf vorgesehenen Haftungsregeln werden den Besonderheiten des postalischen Massenverkehrs in vielen Fällen nicht gerecht: Die Mehrzahl der zu befördernden Briefsendungen und ein Teil der briefähnlichen Sendungen (etwa Päckchen) wird ohne direkten Kundenkontakt über Briefkästen eingeliefert. Der Absender ist oft nicht bekannt. Güterwert und Haftungsrisiko sind bei diesen Produkten vom Beförderer kaum abschätzbar. Hier muß es dem Beförderer möglich bleiben, die Haftung – und nicht bloß die Haftungshöhe – durch allgemeine Geschäftsbedingungen zu modifizieren. Dies ist in Absatz 1 Satz 1 vorgesehen.

Aber auch die gegenteilige Lösung einer gänzlich und beidseitig zwingenden Ausgestaltung jedenfalls der Haftungsbestimmungen für allgemeine Frachtverträge soll nicht gewählt werden. Für eine solche Ausgestaltung spräche zwar, daß auf diese Weise eine Kalkulierbarkeit und Versicherbarkeit der im Schadensfall zu zahlenden Beträge erreicht werden

könnte. Sie läßt jedoch außer acht, daß die vielfältigen, unterschiedlich ausgestalteten Sachverhalte im Transportbereich nicht befriedigend durch eine einheitliche Haftungsregelung, insbesondere einen einheitlichen Haftungshöchstbetrag erfaßt werden können.

Der Eingriff in die Vertragsfreiheit bleibt nach dem Entwurf auf bestimmte Regelungsgegenstände, so insbesondere die Haftung, also die sekundären Vertragspflichten, beschränkt und betrifft nur bestimmte Arten abweichender Vereinbarungen.

Die Entscheidung darüber, welche der frachtrechtlichen Vorschriften der freien Parteivereinbarung entzogen sein sollen, orientiert sich daran, ob es hinsichtlich des Inhalts der Bestimmungen eines besonderen gesetzgeberischen Schutzes der Vertragsparteien bedarf.

In den Katalog derjenigen Regelungen, die nur unter qualifizierten Voraussetzungen einer vertraglichen Vereinbarung zugänglich sind, sind mithin Bestimmungen haftungsrechtlichen Inhalts aufgenommen worden, und zwar im einzelnen die Regelungen über die Haftung des Frachtführers im Zusammenhang mit Begleitpapieren (§ 413 Abs. 2 HGB-E), über die verschuldensunabhängige Haftung des Absenders in besonderen Fällen (§ 414 HGB-E), über die Haftung des Frachtführers bei Nichtvorlage eines Sperrpapiers (§ 418 Abs. 6 HGB-E), über die Haftung des Frachtführers bei Nachnahmeinzug (§ 422 Abs. 3 HGB-E), über die Haftung bei Güter- und Verspätungsschäden (§§ 425 bis 438 HGB-E) sowie über die Haftung bei Ablieferung und Weisungsbefolgung ohne Ladeschein (§ 446 HGB-E). Die Verjährungsvorschrift des § 439 HGB-E ist nicht genannt, da in dieser Vorschrift selbst bereits eine Bestimmung über die Zulässigkeit abweichender Vereinbarungen enthalten ist (vgl. § 439 Abs. 4 HGB-E), deren Standort sich aus regelungssystematischen Gründen durch die speditonsrechtliche Verweisung auf die frachtrechtliche Verjährungsbestimmung erklärt.

Voraussetzung für die Zulässigkeit abweichender Vereinbarungen ist nach der vorgeschlagenen Formulierung, daß diese „im einzelnen ausgehandelt“ sind. Somit wird hinsichtlich der Abdingbarkeit im Grundsatz zwischen formularmäßig gestellten Vertragsbedingungen und Individualvereinbarungen differenziert. Dem Modell der „AGB-Festigkeit“ bestimmter Regelungen in diesem Sinne ist hierbei eine größere Wirksamkeit als dem Instrument der allgemeinen AGB-Kontrolle beigemessen worden: Wenn die gesetzliche Regelung gänzlich einer formularmäßigen Abbedingung entzogen ist, setzt das gesetzliche Kontrollinstrumentarium bereits bei der Qualifikation der Vertragsbedingung als solche, nicht erst bei deren Inhalt an. Auf diese Weise werden inhaltliche Wertungsfragen hinsichtlich des Klauselinhaltes vermieden.

Allerdings knüpft der Entwurf im Regelungswortlaut nicht an die in § 1 Abs. 1 AGB-Gesetz enthaltene Legaldefinition Allgemeiner Geschäftsbedingungen, etwa durch Verwendung des Begriffs „vorformulierte Vertragsbedingungen“, an. Angesichts der verbreite-

ten Verwendung von Vertragsurkunden, die mit Hilfe elektronischer Datenverarbeitung erstellt werden, ergeben sich nämlich wachsende Rechtsunsicherheiten und Abgrenzungsschwierigkeiten im Zusammenhang mit dem herkömmlichen AGB-Begriff. Diese Schwierigkeiten sollen nunmehr durch die gewählte Formulierung „im einzelnen ausgehandelt“, die der Vorschrift des § 1 Abs. 2 AGB-Gesetz entlehnt worden ist, vermieden werden. Diese Regelung hat sich in der Praxis bewährt; die Anknüpfung an den Tatbestand des „Aushandelns“ gewährleistet außerdem nach der Kommission die Wahrung der rechtspolitischen Zielsetzungen zwingenden Rechts: Wenn Verhandlungen über die Vertragsbestimmungen stattgefunden haben, bestehen – anders als bei einer formularmäßigen Abbedingung durch einseitig gestellte Klauselwerke – keine durch zwingendes Recht zu wahrenden Schutzbedürfnisse, da davon auszugehen ist, daß die Parteien ihre jeweiligen Interessen in diese Verhandlungen eingebracht haben. Die erwähnten Abgrenzungsschwierigkeiten im Zusammenhang mit dem AGB-Begriff sollen dadurch vermieden werden, daß der äußeren Gestaltung des Vertragswerks keine Bedeutung zukommt, sondern vielmehr allein die konkrete Entstehungsgeschichte der Vereinbarung maßgeblich ist.

Auf der Grundlage der vorgeschlagenen Regelung muß weiter – entsprechend allgemeinen Beweislastgrundsätzen – derjenige, der eine abweichende Vereinbarung im Rechtsstreit inhaltlich für sich in Anspruch nimmt, deren Zulässigkeit und damit den Tatbestand des „Aushandelns“ als Voraussetzung hierfür beweisen. Aufgrund dieser Beweislastverteilung dürfte es wohl im Regelfall bei der Geltung zwingenden Rechts bleiben, während abweichende Vereinbarungen hingegen nur aufgrund bewußter Entscheidung der Parteien für die ausbedungene Regelung, somit in Fällen geringerer Schutzbedürftigkeit, zum Tragen kommen werden. Die für den Nachweis „individueller Aushandelns“ regelmäßig erforderlichen Aufzeichnungen werden nämlich eher in denjenigen Konstellationen gefertigt, in denen dem Herbeiführen der vertraglichen Einigung besondere Aufmerksamkeit gewidmet worden ist.

Der letzte Halbsatz von Absatz 1 Satz 1 läßt schließlich auch solche Abreden zu, die für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen werden. Auf diese Weise sollen Rahmenvereinbarungen ermöglicht werden, die in der Praxis zwischen solchen Vertragsparteien, die eine bestimmte Unternehmensgröße erreichen, zur Abwicklung einer Vielzahl gleichartiger Verträge geschlossen werden. Interessenlage und damit Schutzbedürfnisse der Beteiligten sind bei Rahmen- und Einzelvereinbarungen vergleichbar, da sich die Rahmen- von der Einzelvereinbarung lediglich dadurch unterscheidet, daß eine Vielzahl gleichgelagerter Fälle betroffen ist. Vorformulierte Vertragsbedingungen, die von Vereinigungen der beteiligten Wirtschaftskreise erarbeitet worden sind, fallen allerdings nicht hierunter. Bei deren Zulassung ist nämlich zu befürchten, daß sich die gegenwärtig als nachteilig zu beobachtende berufsständische Rechtszersplitterung fortsetzen könnte.

Absatz 1 Satz 2 zählt in Ergänzung zu Satz 1 die Vorschriften auf, von denen zu Lasten gutgläubiger Dritter nicht abgewichen werden darf. Diese Vorschriften regeln die Haftung des Frachtführers bei Verwendung im Rechtsverkehr umlaufender Dokumente. Sind dabei Dritte betroffen, so sollen diese durch Satz 2 geschützt werden. In bezug auf § 446 HGB-E ergibt sich dies bereits aus allgemeinen Grundsätzen des Wertpapierrechts.

Absatz 2 sieht hinsichtlich des in § 431 Abs. 1 bis 3 HGB-E vorgesehenen Haftungshöchstbetrages eine Ausnahme von dem in Absatz 1 Satz 1 niedergelegten Prinzip der nur individualvertraglichen Abdingbarkeit vor. Anders als nach Absatz 1 Satz 1, der Abweichungen vom Gesetzesrecht in bezug auf die Haftungsnormen nur durch Individualvereinbarung oder Rahmenvertrag vorsieht, soll es nach Absatz 2 Satz 1 auch im Rahmen allgemeiner Geschäftsbedingungen möglich sein, von dem in §§ 431 Abs. 1 HGB-E vorgesehenen Höchstbetrag von 8,33 Sonderziehungsrechten je Kilogramm Rohgewicht bei Verlust oder Beschädigung des Gutes abzuweichen.

Diese gesetzliche Öffnungsklausel zugunsten der Verwendung allgemeiner Geschäftsbedingungen erweitert den Spielraum für die Vertragsgestaltung auch im Rahmen des an sich – vorbehaltlich des Absatzes 1 – zwingenden Haftungsrechts, ist jedoch gleichzeitig in mehrfacher Hinsicht begrenzt. Zum einen betrifft diese Einschränkung der Reichweite zwingenden Rechts lediglich den Haftungshöchstbetrag, nicht jedoch die in Absatz 1 aufgelisteten Vorschriften, die die Haftungsgrundlage und die Haftungsmodalitäten betreffen. Insoweit verbleibt es bei dem vergleichsweise geringeren Spielraum, den Absatz 1 eröffnet. Zum anderen soll der Regelung durch allgemeine Geschäftsbedingungen lediglich derjenige Höchstbetrag zugänglich sein, der für die nach den §§ 429 bis 432 HGB-E zu leistende Entschädigung wegen Verlusts oder Beschädigung des Gutes gilt. Der Höchstbetrag für Schäden infolge Lieferfristüberschreitung (dreifacher Betrag der Fracht, § 431 Abs. 3 HGB-E) sowie der für sonstige Vermögensschäden infolge der Verletzung einer eng und unmittelbar mit der Ausführung der Beförderung des Gutes zusammenhängenden vertraglichen Pflicht geltende Haftungshöchstbetrag nach § 433 HGB-E, der das Dreifache des Betrages beträgt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre, bleiben unberührt. Abgesehen davon ist lediglich eine Veränderung der Berechnungsmethode oder des Haftungshöchstbetrages möglich, nicht jedoch dessen völlige Beseitigung (d. h. die Statuierung einer unbegrenzten Haftung) oder umgekehrt der völlige Ausschluß jeglicher Haftung. Das bislang in den ADSp vorgesehene Modell der Haftungsersetzung durch Versicherung ist insoweit künftig nicht mehr mit dem Gesetz vereinbar. Inwieweit im übrigen extrem hoch oder extrem niedrig festgesetzte Haftungshöchstbeträge oder abweichende Berechnungsmethoden noch mit dem von § 431 Abs. 1 bis 3 HGB-E statuierten Leitbild der Haftungsbegrenzung vereinbar sind, bleibt dabei der AGB-Kontrolle durch die Rechtsprechung überlassen.

Diese vorgeschlagene Gestaltungslösung tendiert in Richtung der von der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts erwogenen, jedoch letztlich verworfenen sogenannten Margenlösung (vgl. Bericht der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts, Beilage Nr. 228a zum Bundesanzeiger vom 5. Dezember 1996, Begründung zu § 448 HGB-E, S. 126 f.). Gleichwohl bestehen Unterschiede. Durch die von der Sachverständigenkommission erwogene Haftungsmarge von 2 bis 40 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm Bruttogewicht wären zwar einerseits allgemeine Geschäftsbedingungen, die hinsichtlich des Haftungshöchstbetrages diese Marge unter- oder überschreiten, unzulässig und damit ausgeschlossen, während dies bei der hier gewählten Lösung nicht ohne weiteres der Fall ist. Umgekehrt bestünde gegenüber der Margenlösung das Bedenken, daß ein Haftungshöchstbetrag, der sich im konkreten Fall zwar unangemessen weit vom gesetzlichen Leitbild entfernt, sich aber gleichwohl noch innerhalb der Haftungsmarge hält, letztlich einer AGB-Kontrolle angesichts der vom Gesetzgeber getroffenen Grundentscheidung für eine solche Haftungsmarge wohl nicht mehr zugänglich wäre. Bei der hier gewählten Lösung einer völligen Freigabe lediglich des Haftungshöchstbetrages im Rahmen der Gestaltung durch allgemeine Geschäftsbedingungen bleibt jedoch im konkreten Einzelfall die richterliche AGB-Kontrolle solcher Haftungshöchstbeträge, die sich zwischen 2 und 40 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm Bruttogewicht bewegen, möglich. Zusammengefaßt läßt sich sagen, daß die hier vorgeschlagene Lösung im Vergleich zur Margenlösung mehr Einzelfallflexibilität aufweist, andererseits aber auch höhere Anforderungen an die AGB-Kontrolle durch den erkennenden Richter stellt.

Im Vergleich zum Gesetzesvorschlag der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts, wonach nur eine Anhebung des Haftungshöchstbetrags durch allgemeine Geschäftsbedingungen bis zum Dreifachen des Verlusts des Gutes nach dem Gesetz zu zahlenden Entschädigung zugelassen werden sollte, stellt sich diese bereits im Referententwurf vorgeschlagene und hier aufrechterhaltene Lösung als deutliche Erweiterung des Handlungsspielraums der sich auf die Verwendung allgemeiner Geschäftsbedingungen stützenden Vertragsparteien dar. Eine solche Erweiterung des Anwendungsfeldes dispositiven Rechts trägt der Kritik an den Vorschlägen der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts Rechnung, wonach es grundsätzlich systemwidrig ist, einen so wesentlichen Parameter wie die Haftungshöhe einer Regelung im Wege allgemeiner Geschäftsbedingungen durch an sich als nicht schutzwürdig zu betrachtende Kaufleute zu entziehen. Der diesbezügliche Eingriff in die Vertragsfreiheit gehe zu weit. Die tatsächlichen Verhältnisse in der transportwirtschaftlichen Praxis seien, wie Schwer- oder Werttransporte zeigten, zu vielfältig, als daß durch einen einheitlichen Haftungsbetrag ohne die Möglichkeit der Abweichung im Wege allgemeiner Geschäftsbedingungen alle Konstellationen erfaßt werden könnten. Das Problem der Marktmacht begegne auch in anderen Zusammenhängen und werde dort üblicherweise durch andere

gesetzliche Mechanismen, z. B. das Kartellrecht, angegangen. Mehr Spielraum für die Praxis sei daher unbedingt erforderlich.

Die Vereinbarung eines anderen als des gesetzlichen Haftungshöchstbetrages im Wege allgemeiner Geschäftsbedingungen soll allerdings nach Absatz 2 Satz 2 nur mit der Einschränkung zulässig sein, daß diese in den vorformulierten Vertragsbedingungen in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben wird. Diese Gestaltungsanforderung ist § 7 Abs. 2 und § 8 Abs. 2 des Verbraucherkreditgesetzes und § 2 Abs. 1 des Gesetzes über den Widerruf von Haustürgeschäften und ähnlichen Geschäften entlehnt. Die Frage der Einbeziehung der allgemeinen Geschäftsbedingungen in den Vertrag wird jedoch durch die vorgeschlagene Regelung nicht berührt.

Angesichts der auch von der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts analysierten Marktsituation im Transportgewerbe mit einem z. T. erheblichen Marktmachtgefälle soll eine derartige Regelung sowohl einen marktschwachen, unerfahrenen Beförderer als auch kleine Verladere vor Überraschungen hinsichtlich der Haftungshöhe, die solche Vertragsparteien im Schadensfall existentiell treffen kann, schützen.

Absatz 3 des vorgelegten Regelungsvorschlags bestimmt schließlich die Reichweite des frachtrechtlichen Gestaltungszwangs für Fälle mit Auslandsberührung: Wenn ausländisches Recht kraft Rechtswahl oder objektiver Anknüpfung Vertragsstatut ist, sollen die in den Absätzen 1 und 2 enthaltenen Einschränkungen der Vertragsfreiheit dennoch Gültigkeit beanspruchen, wenn nach dem Vertragsinhalt sowohl der Ort der Übernahme als auch der der Ablieferung im Inland liegen. Die Vorschrift ist als Bestimmung im Sinne des Artikels 34 EGBGB anzusehen, die – unabhängig von dem jeweiligen Vertragsstatut – eine Sonderanknüpfung der zwingenden deutschen Vorschriften für den Fall der Kabotage vorsieht.

Für den Transportbereich soll auf diese Weise gewährleistet werden, daß auch Beförderungen, die innerhalb Deutschlands von ausländischen Beförderern durchgeführt werden, nur in demselben Umfang wie Transporte ohne jeglichen Auslandsbezug abweichenden Parteivereinbarungen, insbesondere der Bezugnahme auf ausländische Rechtsordnungen zugänglich sind. Dies erscheint angesichts der für den 1. Juli 1998 europaweit vorgesehenen Kabotagefreiheit schon aus Wettbewerbsgründen erforderlich. Von der Einbeziehung auch grenzüberschreitender Transporte wurde abgesehen, um Normkonflikte mit Rechtsordnungen anderer Staaten zu vermeiden. Weiter soll der Eingriff in die Vertragsfreiheit auf das unbedingt Erforderliche begrenzt werden.

Zu § 449 (Anwendung von Seefrachtrecht)

Die Vorschrift schafft die Voraussetzungen für die einheitliche Anwendung von Seefrachtrecht auf Schiffsbeförderungen, die aufgrund ihrer konkreten Ausgestaltung eine Nähe zum Seetransport aufweisen. Hiernach ist auf einen Frachtvertrag, der auf

eine Güterbeförderung ohne Umladung sowohl auf Binnen- als auch auf Seegewässern gerichtet ist, Seefrachtrecht anzuwenden, wenn ein Konnossement ausgestellt ist (Nummer 1) oder der größere Teil der zurückzulegenden Gesamtstrecke auf Seegewässern liegt (Nummer 2). Die Vorschrift zielt auf eine Kompromißlösung hinsichtlich des Verhältnisses zwischen allgemeinem Frachtrecht und Seefrachtrecht. Sie gestattet, daß bei einer engen Verzahnung von Binnen- und Seeschifffahrt das auf Binnenschiffs-transporte anzuwendende Recht so weit wie möglich an das Seefrachtrecht angelehnt wird. Andererseits sieht sie vor, daß im Interesse einer weitestgehenden Rechtsvereinheitlichung und in Fortführung der Entscheidung des geltenden Rechts, bei Binnenschiffsbeförderungen das Landfrachtrecht heranzuziehen (§ 26 BinSchG), grundsätzlich auch auf Binnenschiffs-transporte die allgemeinen Vorschriften über das Frachtgeschäft anzuwenden sind.

Voraussetzung für die Anwendung von Seefrachtrecht nach der hier vorgeschlagenen Regelung ist zunächst, daß das Gut nach dem Vertragsinhalt ohne Umladung sowohl auf Binnen- als auch auf Seegewässern befördert werden soll. Die Vorschrift betrifft also lediglich solche Beförderungen, bei denen lediglich ein Beförderungsmittel eingesetzt wird. Als Seegewässer gelten hierbei Gewässer, auf denen Seefahrt stattfindet. Die Begriffsbestimmung knüpft an den in § 484 HGB und § 1 Abs. 1 des Flaggenrechtsgesetzes verwendeten Begriff der „Seefahrt“ an und ermöglicht damit – ohne direkte gesetzliche Bezugnahme – die Anwendung der in § 1 der Flaggenrechtsverordnung vom 4. Juli 1990 (BGBl. I S. 1389) definierten Grenze der Seefahrt.

Für die Anwendung von Seefrachtrecht auf eine einheitliche Schiffsbeförderung, die sowohl auf Binnen- als auch auf Seegewässern stattfindet, stellt die vorgeschlagene Regelung folgende alternative Voraussetzungen auf:

Nach Nummer 1 ist Voraussetzung für eine Anwendung von Seefrachtrecht die Ausstellung eines Konnossements. Auf diese Weise wird den Parteien die Möglichkeit eröffnet, durch Entscheidung über die Ausstellung dieses Papiers zugleich das anzuwendende Regelungsregime zu bestimmen. Die Anknüpfung an das Konnossement ist gewählt worden, um eine Kollision mit zwingendem Seefrachtrecht (Artikel III § 8, IV § 5, V der Haager Regeln, § 662 HGB) zu vermeiden. Das hiernach zwingend geltende Seefrachtrecht ist nunmehr bei einheitlichen Beförderungen unter Einschluß einer Binnenstrecke auch auf letztere auszudehnen. Ob es sich bei dem ausgestellten Wertpapier um ein Konnossement handelt, ist im Einzelfall zu entscheiden. Auch ein als Ladeschein bezeichnetes Papier kann unter Umständen als Konnossement im Sinne dieser Vorschrift angesehen werden. Von einer ausdrücklichen Erwähnung des Ladescheins soll daher abgesehen werden.

Nach Nummer 2 ist auf das Verhältnis der auf Binnen- und auf Seegewässern zurückgelegten Beförderungsstrecken abzustellen. Auf diese Weise wird sichergestellt, daß das Seefrachtrecht, wenn dieses nicht aufgrund der Parteientscheidung nach Num-

mer 1 heranzuziehen ist, nur dann Anwendung findet, wenn die durchgeführte Beförderung die engeren Beziehungen zum Seetransport aufweist. Anknüpfungskriterium ist die Länge der Strecke, nicht etwa die Zeitdauer der zurückgelegten Beförderung, da die Streckenverhältnisse noch mit relativ großer Sicherheit und Eindeutigkeit feststellbar erscheinen. Das Kriterium der Teilstrecke findet sich außerdem in den Vorschriften über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln (§§ 451 bis 451d HGB-E) wieder.

Der Vorschlag, anstelle der vorgenannten Regelungen bei einer gemischten Binnen-/Seebeförderung Seefrachtrecht zur Anwendung gelangen zu lassen, wird nicht aufgegriffen. Denn ohne weitere Anknüpfungskriterien besteht für eine solche Regelung keinerlei Rechtfertigung. Auch nach geltendem Recht wird Seefrachtrecht in einem solchen Falle nicht schlechthin angewendet. Die Anwendung von Seefrachtrecht läßt sich nur dann rechtfertigen, wenn ein besonders intensiver Bezug zur Seeschifffahrt besteht – sei es, weil ein Konnossement ausgestellt wurde, sei es, weil die auf Seegewässern zurückzulegende Strecke die größere ist.

Zum Zweiten Unterabschnitt
(Beförderung von Umzugsgut)

Zu § 450 (Umzugsvertrag)

Der Umzugsvertrag, der den Gegenstand des Zweiten Unterabschnitts bildet, ist nach dem Entwurf als Sonderfrachtvertrag konzipiert. Gemäß § 450 HGB-E ist der Umzugsvertrag danach ein Frachtvertrag, der die Beförderung von Umzugsgut zum Gegenstand hat. Die Vorschrift legt fest, welche Rechtsvorschriften auf diesen Vertragstypus anzuwenden sind.

Bislang finden insoweit die „Beförderungsbedingungen für den Umzugsverkehr und für die Beförderung von Handelsmöbeln in besonders für die Möbelbeförderung eingerichteten Fahrzeugen im Güterfernverkehr und Güternahverkehr (GÜKUMB)“ vom 3. August 1983 (Bundesanzeiger Nr. 151 vom 16. August 1983), zuletzt geändert durch die Neunte Verordnung zur Änderung von Rechtsvorschriften zum Güterkraftverkehrsgesetz vom 11. Oktober 1995, BGBl. I S. 1414 [1415]), Anwendung. Diese Beförderungsbedingungen, die ursprünglich den Annex zu den mittlerweile aufgehobenen Tarifvorschriften für das Güterkraftverkehrsgewerbe bildeten, sollen aufgehoben, ihre Regelungen jedoch in den Entwurf eingearbeitet, inhaltlich überarbeitet und mit der Systematik des vorgeschlagenen neuen Frachtrechts des Ersten Unterabschnitts in Einklang gebracht werden.

Die gesonderte Regelung des Umzugsvertrages in einem Zweiten Unterabschnitt enthält zugleich die Absage an eine völlige Integration des Umzugsrechts in das im Ersten Unterabschnitt vorgeschlagene Frachtrecht. Diese Konzeption hat sich als nicht durchführbar erwiesen, weil der Frachtvertrag für den Regelfall als beiderseitiges Handelsgeschäft konzipiert ist und daher diverse frachtrechtliche Regelungen für den Umzugsvertrag nicht passen. Außerdem haben sich

einige zusätzliche Regelungen, die speziell auf den Umzugsvertrag zugeschnitten sind und teils aus der Anlage GÜKUMB stammen, teils aber auch neu sind, als notwendig erwiesen. So gebieten etwa Gründe des Verbraucherschutzes, die den Absender treffende Haftung im Vergleich zum allgemeinen Frachtrecht zu modifizieren und zusätzliche Beratungspflichten des Umzugsunternehmers gegenüber seinem Kunden zu statuieren.

Wie sich aus dem letzten Halbsatz des § 450 HGB-E ergibt, können neben den allgemeinen frachtrechtlichen Vorschriften auf den Umzugsvertrag noch weitere Normkomplexe Anwendung finden.

Zunächst ist festzustellen, ob Vorschriften eines für die Bundesrepublik Deutschland bindenden internationalen Übereinkommens anzuwenden sind. Ein spezielles internationales Übereinkommen zum grenzüberschreitenden Umzugsverkehr existiert derzeit noch nicht. Der Begriff „anzuwendende internationale Übereinkommen“ in § 450 HGB-E meint aber auch solche Übereinkommen, die für einzelne Verkehrsträger Regelungen zum allgemeinen Frachtrecht enthalten und auch auf Umzugsverträge anzuwenden sind. Insoweit ergibt sich ein differenziertes Bild je nach betroffenem Verkehrsträger.

Für den Straßenverkehr schließt Artikel 1 Abs. 4 Buchstabe c CMR die Anwendung dieses Übereinkommens auf die Beförderung von Umzugsgut ausdrücklich aus. Eine entsprechende Regelung findet sich im Seerecht nicht. Weder das von Deutschland ratifizierte Internationale Abkommen vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente, RGBl. 1939 II S. 1049, die sogenannten Haager Regeln, noch das die Haager Regeln modifizierende Brüsseler Protokoll vom 23. Februar 1968 zur Änderung des internationalen Abkommens vom 24. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (Visby-Regeln), das zwar inhaltlich in das Handelsgesetzbuch eingearbeitet wurde, von Deutschland aber bislang nicht ratifiziert worden ist, enthalten eine Ausnahmeregel für Umzugsverträge. Für die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen existiert bislang noch kein in Deutschland anwendbares internationales Übereinkommen.

Hinsichtlich des Schienen- und Luftverkehrs ergibt sich folgendes: Die in Deutschland geltenden Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM, Anhang B zum Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), BGBl. II 1985 S. 144) enthalten einen dem Artikel 1 Abs. 4 Buchstabe c CMR vergleichbaren Anwendungsausschluß nicht. Eine ähnliche Situation ergibt sich für den Luftfrachtverkehr, da auch das Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 12. Oktober 1929 (RGBl. 1933 II S. 1039) in der Fassung des Protokolls vom 28. September 1955 (BGBl. 1958 II S. 291) ebenfalls die Beförderung von Umzugsgut nicht ausdrücklich von der Anwendbarkeit des Übereinkommens ausnimmt. Auch wenn Umzüge per Eisenbahn oder Flugzeug

nicht den Regelfall darstellen dürften, wäre in diesen Konstellationen jedenfalls vorrangig das entsprechende internationale Übereinkommen zu prüfen.

Fehlt es an einem anzuwendenden internationalen Übereinkommen, sollen gemäß § 450 HGB-E vorrangig die Vorschriften des Zweiten Unterabschnitts (§§ 450 bis 450h HGB-E) und sodann subsidiär die Vorschriften des Ersten Unterabschnitts (§§ 407 bis 449 HGB-E) angewendet werden. Im einzelnen bedeutet dies, daß vorrangig die zwingenden Vorschriften des Zweiten Unterabschnitts gelten und sodann ergänzend nacheinander die zwingenden Vorschriften des Ersten Unterabschnitts, etwaige Parteivereinbarungen, etwaige dispositive Vorschriften des Zweiten Unterabschnitts und schließlich etwaige dispositive Vorschriften des Ersten Unterabschnitts.

Bei der Verweisung des § 450 HGB-E auf die Vorschriften des Ersten Unterabschnitts ist ferner zu berücksichtigen, daß dessen Vorschriften gemäß § 407 Abs. 3 Nr. 1 HGB-E nur für die Beförderung zu Lande (Straße, Schiene) und auf Binnengewässern gelten, nicht dagegen für die See- oder Luftbeförderung. Insoweit gehen die Vorschriften des Fünften Buchs des Handelsgesetzbuches über den Seehandel und das Luftverkehrsgesetz vor. Eine (analoge) Anwendung der Vorschriften des Ersten Unterabschnitts kann insofern allenfalls dann in Betracht kommen, wenn das spezielle See- und Luftfrachtrecht keine Regelung vorsieht, vielmehr von einer planwidrigen Lücke auszugehen ist und Sinn und Zweck des See- und Luftfrachtrechts einen ergänzenden Rückgriff auf die Vorschriften des Ersten Unterabschnitts nahelegen.

Der Begriff „Umzugsgut“ in § 450 HGB-E ist weit zu verstehen. Eine gleichzeitige Wohnsitzverlegung des Absenders ist weder notwendiges Merkmal des Umzugsvertrages noch Voraussetzung für eine Anwendbarkeit der Vorschriften des Zweiten Unterabschnitts. Von den §§ 450 ff. HGB-E sollen daher auch Verträge über die Beförderung von privatem Heirats- und Erbgut (so auch bislang ausdrücklich § 1 GÜKUMB) sowie Büro- und Betriebsumzüge erfaßt sein. Entscheidendes Kriterium ist die bisherige und künftige (nicht nur vorübergehende) Zweckbestimmung des beförderten Gutes. So ist etwa das Zurückbleiben eines Teils der bisherigen Wohnungs- oder Büroeinrichtung unschädlich. Auch bloße Beiladungen können demnach als Umzugsgut anzusehen sein, wenn die Zweckbestimmung identisch ist. Umgekehrt bedeutet dies nicht, daß jeder Frachtvertrag, der lediglich ein einseitiges Handelsgeschäft auf der Seite des Frachtführers darstellt, gleichzeitig auch dem Zweiten Unterabschnitt unterfällt, auch wenn einzuräumen sein wird, daß Privatleute abgesehen von Versendungen, die zur Post aufgegeben werden, ansonsten im wesentlichen lediglich Umzugsgut befördern lassen.

Anders als die Anlage GÜKUMB enthält der Zweite Unterabschnitt keine gesonderten Regelungen für die Beförderung von Handelsmöbeln. Diese sind nicht als Umzugsgut im Sinne der §§ 450 ff. HGB-E anzusehen. Insoweit soll künftig vielmehr das allgemeine Frachtrecht des Ersten Unterabschnitts gelten.

Auf die Möglichkeit, durch Vereinbarung auch in Form allgemeiner Geschäftsbedingungen bei der Beförderung von Handelsmöbeln und transportempfindlichen Gütern die Vorschriften des Umzugsvertrages anzuwenden, verzichtet der Entwurf.

Zu § 450 a (Pflichten des Frachtführers)

Absatz 1 schließt an die Grundpflichten des Frachtführers nach § 407 Abs. 1 HGB-E an. Diese bestehen danach in der Beförderung und Ablieferung des übernommenen Gutes. Absatz 1 erweitert diese Pflichten um das Ab- und Aufbauen der Möbel sowie das Ver- und Entladen des Umzugsgutes. Insoweit wird die nach allgemeinem Frachtrecht bestehende Rechtslage abgeändert. Nach § 412 Abs. 1 Satz 1 HGB-E ist nämlich der Absender zum Laden und Entladen verpflichtet, während der Frachtführer lediglich verpflichtet ist, die Betriebssicherheit der Verladung sicherzustellen. Absatz 1 bewirkt insofern – in Übereinstimmung mit dem bisherigen § 2 Abs. 1 Anlage GüKUMB – eine Verlagerung dieser Verpflichtungen vom Absender auf den Frachtführer, weil jedenfalls für den Regelfall des Umzuges nicht davon auszugehen ist, daß bei Einschaltung eines Umzugsunternehmers der Absender das Be- und Entladen übernehmen will. Das im Ersten Unterabschnitt enthaltene allgemeine Frachtrecht enthält naturgemäß auch keine spezielle Regelung für den Ab- und Aufbau von Möbeln, der regelmäßig nur im Rahmen eines Umzugsvertrages vorkommt. Unterbliebe eine Regelung, wäre davon auszugehen, daß für den idealtypischen Umzugsvertrag der Frachtführer diese Leistung nicht übernimmt. Für den ganz überwiegenden Regelfall entspricht dies heute nicht mehr den praktischen Gegebenheiten bei der Einschaltung von gewerblichen Umzugsunternehmern. Der Möbelab- und -aufbau ist heutzutage vielmehr regelmäßiger Bestandteil des angebotenen Leistungspakets. Dies rechtfertigt es trotz des werkvertraglichen Einschlags der fraglichen Leistung, diese in die idealtypische Leistungsbeschreibung für den Umzugsvertrag nach Absatz 1 einzubeziehen.

Die Frage der Einbeziehung des Möbelab- und -aufbaus ist Teil des grundsätzlichen Gestaltungsproblems, wie weit der Kreis der umzugsvertraglichen Rechte und Pflichten im Gesetz gezogen werden soll. Eine abweichende Lösung hätte in einer sehr knappen Fassung der Grundpflichten des Frachtführers bestanden, zumal auch im Rahmen des Umzugsvertrages in Übereinstimmung mit dem vorgeschlagenen Fracht-, Speditions- und Lagerrecht vorrangig der idealtypische Leistungskern zu erfassen ist und somit werkvertragliche Elemente, die den Charakter des Umzugsvertrages als Beförderungsgeschäft nicht prägen, aus der Pflichtdefinition an sich fortbleiben müssen. Dem ist aber entgegenzuhalten, daß nur ein etwas weiter gefaßter Pflichtenkatalog dazu geeignet ist, den Verbraucher zu schützen. Als zu weitgehend wurde es jedoch empfunden, auch die Verpackung den vertragstypischen Pflichten des Frachtführers zuzuordnen, weil sich insoweit in vielen Fällen die Absender vorbehalten, das Umzugsgut jedenfalls teilweise selbst zu verpacken.

Die Pflicht des Frachtführers zum Ver- und Entladen des Umzugsgutes umfaßt sowohl den Transport aus dem und in das Gebäude zum Fahrzeug als auch den Fall, in dem der Absender abweichend von Absatz 1 das Ab- und Aufbauen der Möbel selbst übernimmt.

Absatz 2 erweitert den Pflichtenkreis des Frachtführers um die Ausführung sonstiger auf den Umzug bezogener Leistungen, soweit es um den Umzug von Privatpersonen geht. Diese zusätzlichen Pflichten des Frachtführers stehen jedoch unter dem ausdrücklichen Vorbehalt einer – in der Praxis nicht unüblichen – abweichenden vertraglichen Vereinbarung. Soweit diese Pflichten auf den Umzug bezogen sind, bleiben sie umzugsvertraglicher und damit letztlich frachtvertraglicher Natur, ohne daß die Notwendigkeit besteht, von einem gemischten Vertrag auszugehen. Beispielfhaft sind insofern die Versicherung und die Verpackung des Umzugsgutes genannt. Je nach Fallgestaltung können weitere derartige Verpflichtungen hinzutreten, z. B. das Abhängen von Lampen, der Ausbau von Installationen oder das Aufhängen von Wandschränken. Dies schließt nicht aus, daß neben das gesetzlich vorgeschriebene Leistungsprogramm des Frachtführers nach Absatz 1 und 2 im Rahmen eines Umzuges noch eine weitere Pflichten-kategorie treten kann, die nicht mehr unmittelbar auf den Umzug bezogen ist. Nur wenn solche nicht mehr direkt umzugsbezogenen Leistungen hinzutreten, wäre von einem echten gemischten Vertrag auszugehen. Anders als im Referentenentwurf vorgesehen, zählen damit die Pflichten des Frachtführers nach Absatz 2 zum gesetzlichen Leistungsprogramm und sind nicht lediglich dann Inhalt des Umzugsvertrages, wenn dies ausdrücklich vereinbart worden ist. Eine abweichende Parteivereinbarung ist selbstverständlich möglich. Diese Lösung vermeidet etwa hinsichtlich der Verpackungspflicht Unsicherheiten im Falle des Unterbleibens einer Vereinbarung. Es soll vermieden werden, daß etwa mangels Vereinbarung weder Absender noch Frachtführer verpackungspflichtig sind, und danach Streitigkeiten darüber entstehen, wer für Schäden aufgrund fehlender oder mangelhafter Verpackung aufzukommen hat.

Zu § 450 b (Frachtbrief, Gefährliches Gut, Begleitpapiere, Mitteilungs- und Auskunftspflichten)

§ 450 b HGB-E nimmt für den Umzugsvertrag eine Modifikation einzelner frachtrechtlicher Pflichten des Absenders aus dem Ersten Unterabschnitt vor. Es handelt sich dabei um solche Pflichten, die auf einen gewerblichen Absender zugeschnitten sind und damit für den Regelfall des Umzuges – d. h. für nichtgewerbliche und nicht selbständig tätige Absender – nicht passen. Die Vorschrift ist weitgehend ohne Vorbild im geltenden Umzugsrecht (Anlage GüKUMB).

Nach Absatz 1 soll die an sich nach §§ 450, 408 Abs. 1 Satz 1 HGB-E bestehende Pflicht des Absenders, auf Verlangen des Frachtführers einen Frachtbrief auszustellen, dann entfallen, wenn der Absender den Umzugsvertrag zu einem Zweck abschließt, der weder einer gewerblichen noch einer selbständigen beruflichen Tätigkeit zugeordnet werden kann. Anders als von der Sachverständigenkommission zur

Reform des Transportrechts in ihrem Bericht vorgeschlagen, soll zum Zwecke der Pflichtenabgrenzung zwischen privaten und gewerblichen Absendern also nicht an den herkömmlichen Begriff des Handelsgeschäfts und damit indirekt an den Kaufmannsbegriff des HGB, sondern daran angeknüpft werden, ob der Umzugsvertrag zu einem Zweck abgeschlossen wird, der weder einer gewerblichen noch einer selbständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann. Diese Formulierung, die den Kreis der besonderen Schutzkautele unterliegenden Personen einschränkt und etwa Freiberufler und gewerblich tätige Nichtkaufleute kaufmännischen Absendern gleichstellt, entspricht der modernen Gesetzgebung im Verbraucherschutzrecht. Sie findet sich in § 24 a AGB-Gesetz in der Fassung des Gesetzes vom 19. Juli 1996 (BGBl. I S. 1013) und beruht auf der Vorgabe der EG-Richtlinie „Mißbräuchliche Klauseln in Verbraucherverträgen“. Sie wird überdies in § 1031 Abs. 5 ZPO-E des Entwurfs eines Gesetzes zur Neuregelung des Schiedsverfahrensrechts verwendet.

Privatpersonen im Sinne dieser Definition, die einen Umzug in Auftrag geben, sind regelmäßig mit der Ausstellung von Frachtkunden nicht vertraut und erwarten auch, daß der von ihnen beauftragte Umzugsunternehmer ihnen alle schriftlichen Formalitäten, die mit dem Transport des Umzugsguts zusammenhängen, abnimmt. Auch nach gegenwärtigem Recht besteht gemäß § 20 Abs. 1 Anlage GüKUMB eine Frachtbriefpflicht nur für den Transport von Handelsmöbeln, wobei allerdings offen bleibt, wer den Frachtvertrag auszustellen hat.

Absatz 2 betrifft die wechselseitigen Pflichten des Absenders und des Frachtführers im Falle der Beförderung von gefährlichem Umzugsgut. Satz 1 beschränkt die nach §§ 450, 410 Abs. 1 HGB-E bestehende Unterrichtungspflicht des Absenders gegenüber dem Frachtführer für den Fall des Umzugs von Privatpersonen. Nach dem allgemeinen Frachtrecht des Ersten Unterabschnitts trifft den Absender eine doppelte Unterrichtungspflicht, die sich einerseits auf die genaue Art der Gefahr und andererseits auf erforderliche zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen bezieht. Im Gegensatz hierzu werden im Rahmen des Umzugs von Privatpersonen die präventiven Vorsichtsmaßnahmen gänzlich der Sphäre des Frachtführers zugeordnet. Eine Informationspflicht des Absenders besteht insoweit nicht. In bezug auf die Art der von dem Umzugsgut ausgehenden Gefahr wird die Verpflichtung des nichtgewerblichen und nicht selbständig beruflich tätigen Absenders im Vergleich zum allgemeinen Frachtrecht inhaltlich abgeschwächt. Im Rahmen von Umzügen zu privaten Zwecken werden vom Absender keine Informationen über die genaue Art der von dem Umzugsgut ausgehenden Gefahr geschuldet, sondern lediglich allgemein gehaltene Angaben über das zum Umzugsgut zählende gefährliche Gut. Danach soll der in der Regel nicht fahrguttechnisch geschulte private Absender den Frachtführer lediglich darauf hinweisen, daß sich seiner Auffassung nach unter dem Umzugsgut bestimmte potentiell gefährliche Gegenstände (etwa Benzin oder Öl) befinden, und grob – durchaus auch in laienhafter Terminologie – angeben, welcher

Natur die Gefahr ist, die von dem Gut ausgeht (z. B. Feuergefährlichkeit, ätzende Flüssigkeit, explosiver Stoff etc.). Eine genaue Spezifizierung der Gefahr, etwa anhand der Fahrgutvorschriften, ist entbehrlich. Es soll dann Sache des Frachtführers sein, die notwendigen, aus diesen Basisinformationen abzuleitenden fahrgutrechtlichen Folgerungen zu ziehen. Anders als im allgemeinen Frachtrecht muß die Information des Frachtführers auch nicht notwendigerweise schriftlich erfolgen.

Für Umzüge, die gewerblichen oder selbständigen beruflichen Tätigkeiten zuzuordnen sind, bendet es dagegen bei der Pflicht nach § 410 Abs. 1 HGB-E.

Damit Privatpersonen als Absender ihrer Verpflichtung nach Absatz 2 Satz 1 nachkommen können, statuiert Absatz 2 Satz 2 eine Hinweispflicht des Frachtführers gegenüber dem Absender. Ohne einen solchen Hinweis von seiten des Frachtführers kann nämlich in den allermeisten Fällen eine Information des Frachtführers durch solche Absender, denen die gesetzlichen Vorschriften in der Regel nicht präsent sind, vernünftigerweise nicht erwartet werden. Normalerweise wird ein solcher Absender wohl erst durch einen derartigen Anstoß von außen zur Mitteilung von Informationen über die Gefährlichkeit des zu transportierenden Gutes angeregt. Der Entwurf verfolgt damit in bezug auf die Behandlung gefährlichen Umzugsguts ein dreistufiges Konzept. Am Anfang steht der Hinweis des Frachtführers auf die Unterrichtungspflicht des Absenders, auf die dieser mit bestimmten allgemein gehaltenen Angaben reagieren soll. Aus diesen erhaltenen allgemeinen Angaben soll wiederum der Frachtführer die notwendigen Rückschlüsse auf zu beachtende Vorsichts- und Verhaltensmaßnahmen ziehen.

Sowohl die Verletzung der Unterrichtungspflicht des Absenders nach Absatz 2 Satz 1 als auch die der Hinweispflicht des Frachtführers nach Absatz 2 Satz 2 sind haftungsrechtlich bewehrt. Erstere kann zu einer Haftung des Absenders nach § 450 c Satz 1 Nr. 1 HGB-E, letztere zu einer Haftung des Frachtführers nach den Grundsätzen über die positive Forderungsverletzung führen.

Absatz 3 übernimmt inhaltlich § 6 Satz 1 und 3 Anlage GüKUMB. § 6 Satz 2 Anlage GüKUMB, wonach der Absender dem Frachtführer die für die Zoll- und sonstige amtliche Behandlung notwendigen Urkunden zur Verfügung zu stellen und ihm alle erforderlichen Angaben zu machen hat, braucht an dieser Stelle nicht übernommen zu werden, weil über § 450 HGB-E § 413 Abs. 1 HGB-E Anwendung findet, der bereits eine inhaltlich deckungsgleiche Regelung enthält. Insoweit ergibt sich eine umzugsrechtliche Modifikation lediglich für die Verletzung dieser Pflichten durch den Absender, dessen Umzug privaten Zwecken dient (vgl. § 450g Nr. 2 HGB-E). Verletzt umgekehrt der Frachtführer seine nach Absatz 3 Satz 1 bestehende Pflicht, den Absender über die zu beachtenden Zoll- und sonstigen Verwaltungsvorschriften zu unterrichten, kommt wie bei einem Verstoß gegen die Pflicht nach Absatz 2 Satz 2 eine Haftung des Frachtführers wegen positiver Forderungsverletzung in Betracht.

§ 450b HGB-E bildet im übrigen auch das Vorbild für eine ähnliche Regelung im vorgeschlagenen Lagerrecht, nämlich den nur im Falle der Einlagerung durch private Einlagerer eingreifenden § 467 Abs. 2 HGB-E.

Zu § 450 c (Haftung des Absenders in besonderen Fällen)

Nach § 450 in Verbindung mit § 414 Abs. 1 HGB-E würde den privaten Absender im Rahmen des Umzugsvertrages bei Verletzung bestimmter ihm obliegender Pflichten eine verschuldensunabhängige Haftung auch dann treffen, wenn der Frachtführer seinen speziell im Umzugsrecht nach § 450 b HGB-E aufgestellten Unterrichtungspflichten nicht nachgekommen ist. Zumindest für den Fall einer solchen Verletzung der Unterrichtungspflicht des Frachtführers erscheint die verschuldensunabhängige Haftung des privaten Absenders zu hart. Die Abmilderung des Haftungsmaßstabes aus der Sicht des Absenders wird allerdings lediglich in bezug auf § 414 Abs. 1 Nr. 3 und 4 HGB-E praktisch, weil der Zweite Unterabschnitt nur insoweit nach § 450 b Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 Satz 1 HGB-E relevante Unterrichtungspflichten zu Lasten des Frachtführers statuiert. Im einzelnen gilt in bezug auf die Haftungstatbestände der §§ 450, 414 Abs. 1 HGB-E folgendes:

Da in § 450 a Abs. 2 HGB-E die Verpflichtung zur Verpackung und Kennzeichnung mangels abweichender Parteivereinbarung dem Frachtführer zugewiesen wird, ist eine verschuldensunabhängige Haftung des Absenders wegen mangelhafter Verpackung oder Kennzeichnung nach § 414 Abs. 1 Nr. 1 HGB-E zwar theoretisch denkbar, aber nur für den Fall, daß der Absender die Verpackung oder Kennzeichnung ausdrücklich vertraglich übernommen hat. Bewendet es dagegen bei der gesetzlichen Pflichtenlage (d. h. Verpackungspflicht des Frachtführers), was im Falle des Umzugs vergleichsweise häufig der Fall sein dürfte, ist der Absender naturgemäß seiner diesbezüglichen Haftung enthoben.

Die nach §§ 450, 414 Abs. 1 Nr. 2 HGB-E statuierte Haftung des Absenders für unrichtige oder in sich unvollständige Angaben im Frachtbrief ist für den Regelfall des Umzugsvertrages mit privaten Absendern gegenstandslos, weil der Absender nach § 450 b Abs. 1 HGB-E nicht verpflichtet ist, einen Frachtbrief auszustellen und infolgedessen beim privaten Umzug die Ausstellung eines Frachtbriefs normalerweise unterbleiben dürfte.

Die Haftung des Absenders nach § 450 in Verbindung mit § 414 Abs. 1 Nr. 3 und 4 HGB-E wird dagegen im Falle von Privatumzügen – nur dort greifen Belehrungspflichten des Frachtführers ein – für den Fall einer Verletzung der Unterrichtungspflichten des Frachtführers aus § 450 b Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 Satz 1 HGB-E abgemildert. Nach § 450 c Satz 1 HGB-E tritt in diesen Fällen eine Verschuldenshaftung anstelle der nach § 414 Abs. 1 Nr. 3 und 4 HGB-E vorgesehenen verschuldensunabhängigen Haftung. Hat der Frachtführer den Absender dagegen in Gemäßheit seiner entsprechenden Pflichten korrekt unterrichtet, bleibt es bei der verschul-

densunabhängigen Haftung, wenn der Absender dann den Frachtführer nicht ordnungsgemäß allgemein über die von dem Gut ausgehende Gefahr unterrichtet (§ 450 b Abs. 2 Satz 1 HGB-E tritt insofern an die Stelle des § 410 Abs. 1 HGB-E) oder erforderliche Urkunden oder Auskünfte vorenthält.

Satz 2 schreibt für die Verschuldenshaftung nach Satz 1 eine entsprechende Anwendung der Mitverursachungsregel des § 414 Abs. 2 HGB-E vor. Im Falle der Verschuldenshaftung tritt dann das Mitverschulden an die Stelle der Mitverursachung. In den Fällen, in denen es auch im Rahmen des Umzugsvertrages bei der verschuldensunabhängigen Haftung bleibt, wird Satz 2 nicht benötigt, weil insofern § 414 Abs. 2 HGB-E über § 450 HGB-E unmittelbar anwendbar ist.

Zu § 450 d (Besondere Haftungsausschlußgründe)

Die Vorschrift stellt – unter besonderer Berücksichtigung der spezifischen Gefahren, denen das Transportgut im Rahmen eines Umzuges ausgesetzt ist – eine die Regelung des § 427 HGB-E insgesamt verdrängende Normierung besonderer, dem Frachtführer zugute kommender Haftungsausschlußgründe dar. Sie integriert hierbei diverse, schon bisher in der Anlage GüKUMB enthaltene Haftungsausschlußgründe, bemüht sich aber gleichwohl, den Katalog der Ausschlußgründe im übrigen am allgemeinen Frachtrecht zu orientieren. Auf die Ausführungen in der Begründung zu § 427 HGB-E wird daher ergänzend Bezug genommen.

Absatz 1 Nr. 1 entspricht weitgehend dem bisherigen Ausschlußgrund in § 18 Abs. 1 Anlage GüKUMB. Im Vergleich zur dortigen Regelung wird vorliegend lediglich anstelle von „Dokumenten und Urkunden“ nur noch von „Urkunden“ gesprochen. Damit soll aber lediglich eine begriffliche Tautologie beseitigt werden, ohne daß eine inhaltliche Änderung beabsichtigt ist. Eine entsprechende Regelung über einen besonderen Haftungsausschluß beim Transport der in Nummer 1 genannten Wertsachen fehlt im allgemeinen Frachtrecht, weil der gewerbliche Transport derartiger besonders werthaltiger Güter in der Regel von Spezialfirmen, die besondere Sicherheitsmaßnahmen gewährleisten können, durchgeführt wird. Einem Umzugsunternehmer, der hierauf nicht spezialisiert ist, stehen derartige besondere Sicherungsmittel in der Regel nicht zur Verfügung. Durch eine solche Regelung soll der Absender dazu angehalten werden, solches – im Normalfall nur in kleineren Mengen vorhandenes – Gut im Rahmen des Umzugs selbst an sich zu nehmen oder aber besondere Vereinbarungen darüber abzuschließen.

An dem bislang in § 18 Abs. 1 Anlage GüKUMB enthaltenen Katalog ohne Generalklausel wird ausdrücklich festgehalten. Die Ersetzung dieses Katalogs durch einen weiter gefaßten allgemeinen Oberbegriff (etwa „Wertsachen“) erschien als zu weitgehend. Kunstgegenstände, etwa Gemälde oder Plastiken, sollen damit auch in Zukunft nicht unter den Haftungsausschluß fallen, weil der Umziehende hier in der Regel an einem Eigentransport gehindert ist.

Absatz 1 Nr. 2 orientiert sich an der Regelung des allgemeinen Frachtrechts in § 427 Abs. 1 Nr. 2 und 5 HGB-E. Die Vorschrift weist einen gewissen Überschneidungsbereich mit Absatz 1 Nr. 4 auf, stellt aber gegenüber dieser Regelung, die lediglich den Transport von Gut in Behältern betrifft, die allgemeinere Regelung dar.

Absatz 1 Nr. 3 entspricht – mit Ausnahme der dortigen zusätzlichen Bezugnahme auf den Empfänger – § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB-E und ist überdies mit der bisherigen Vorschrift des § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 2. Halbsatz Anlage GüKUMB verwandt. Er geht indes etwas weiter, weil einerseits nicht lediglich Güter in Fahrzeugen und anderen Ladeeinheiten erfaßt werden und andererseits neben dem Verladen oder Entladen des Gutes durch den Absender auch eine von diesem durchgeführte Behandlung des Gutes Gegenstand des Haftungsausschlusses ist. Wie bereits in § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB-E ist die überflüssige Bezugnahme auf das Handeln von Erfüllungsgehilfen des Absenders im Vergleich zum Vorschlag der Sachverständigenkommission zur Reform des Frachtrechts entfallen. Auf die Begründung zu § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB-E wird insoweit verwiesen.

Absatz 1 Nr. 4 übernimmt in sprachlich leicht veränderter Fassung § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 1. Halbsatz Anlage GüKUMB.

Absatz 1 Nr. 5 stimmt inhaltlich mit § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 Anlage GüKUMB überein. Es handelt sich insoweit ebenfalls um einen auf die speziellen Verhältnisse bei Umzügen zugeschnittenen Haftungsausschlußgrund. Typisches Beispiel ist insofern das Verbringen sperriger Umzugsgüter aus der alten oder in die neue Wohnung bei zu engen Transportwegen (etwa Treppenhäusern, Türen).

Absatz 1 Nr. 6 erweitert den nach § 427 Abs. 1 Nr. 6 HGB-E nur für lebende Tiere bestehenden Haftungsausschlußgrund in Übereinstimmung mit § 18 Abs. 2 Nr. 2 Anlage GüKUMB auch auf die Beförderung von Pflanzen, die im Normalfall einen typischen Bestandteil des Umzugsgutes bilden. Anders als bei einem gewerblichen Spezialtransport von Pflanzen, wo die Beteiligten in der Regel besondere Behandlungs- und Schutzmaßnahmen zugunsten dieser empfindlichen Objekte vereinbaren werden, kann von einem Umzugsunternehmer jedenfalls für den typischen Fall nicht ohne weiteres erwartet werden, daß er mit den speziellen Behandlungsanforderungen für höchst unterschiedliche Arten von Pflanzen im Einzelfall vertraut ist. Bei längeren Transporten treten hier typischerweise häufig Frostschäden und Schäden wegen unzureichender Wässerung ein, die nicht ohne weiteres dem Frachtführer aufgebürdet werden können. Abweichende Spezialvereinbarungen zwischen den Parteien, gegebenenfalls gegen Aufpreis, bleiben selbstverständlich möglich.

Absatz 1 Nr. 7 stellt eine Kombination aus § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und § 18 Abs. 2 Nr. 1 Anlage GüKUMB sowie § 427 Abs. 1 Nr. 4 HGB-E dar.

Die Vorschrift übernimmt im Grundsatz die entsprechende Regelung des Ersten Unterabschnitts unter Verzicht auf die dort ausdrücklich zusätzlich ge-

nannten Merkmale „Austrocknen“ und „normalem Schwund“, die in der Regel nur beim gewerblichen Transport von Massengütern einschlägig sind. Letzteres wird im Rahmen von Umzügen in der Regel nicht praktisch. Weggefallen sind außerdem einzelne bislang in § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Anlage GüKUMB enthaltene Beispielfälle, wie etwa das Lösen von Verleimungen, Rissig- oder Blindwerden der Politur, die sich aber ohne weiteres unter den Begriff der natürlichen Beschaffenheit des Gutes subsumieren lassen und daher keiner ausdrücklichen Erwähnung im Gesetzestext bedürfen.

Näher geprüft worden ist die Berechtigung und die Reichweite des Haftungsausschlusses für Funktionsstörungen. Fraglich war, ob ein derartiger Haftungsausschluß berechtigt ist, weil sich der Kunde im Regelfall von der Einschaltung eines Umzugsunternehmers auch einen sachgerechten Umgang beim Transport mit störungsanfälligen empfindlichen Geräten erwartet. Angesichts der mittlerweile weitgehenden und immer noch zunehmenden Mechanisierung und Elektronisierung der Privathaushalte erfaßt ein derartiger Haftungsausschluß nämlich immer größere Teile des Umzugsguts.

Dem ist jedoch entgegenzuhalten, daß es insoweit nicht um äußerliche Sachschäden geht, sondern um innere Funktionsstörungen infolge üblicher transportbedingter Erschütterungen, die in Verbindung mit bereits angelegten Verschleißerscheinungen zu Schäden führen. Der Frachtführer kann insoweit auch das recht häufige Vorliegen von Vorschäden bei Beginn des Umzuges nicht überprüfen. Da eine solche Überprüfung in der Regel auch nicht erfolgt, bilden derartige Störungen überdies eine gewisse Quelle für Mißbräuche, durch die Umzugskunden unberechtigt zusätzliche Ersatzleistungen zu erlangen suchen. Die Begrenzung des Haftungsausschlusses auf bestimmte Arten von Geräten, z. B. Unterhaltungselektronik, ist ebenfalls fragwürdig, weil es beispielsweise nicht einsichtig ist, wieso insofern ein Computer anders als ein Fernsehgerät behandelt werden sollte. Der Fall der Funktionsstörung wird daher im Entwurf als besondere Ausprägung einer anfälligen Beschaffenheit des Gutes eingeordnet und in den Katalog der Nummer 7 eingestellt.

Die widerlegliche Vermutung in Absatz 2 ist neu gegenüber der Anlage GüKUMB, entspricht aber dem vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrecht des Ersten Unterabschnitts in § 427 Abs. 2 Satz 1 HGB-E. Bei dieser Regelung handelt es sich zwar im Vergleich zur geltenden Rechtslage um eine gewisse Erschwerung der Beweisführung durch den Frachtführer, da dieser nicht nur das Vorliegen eines besonderen Haftungsausschlußgrundes, sondern auch die Möglichkeit, daß der Schaden hierdurch entstanden ist, beweisen muß. Aus Gründen des Gleichlaufs mit dem allgemeinen Frachtrecht soll die Regelung aber auch für den Umzugsvertrag gelten.

Nach Absatz 3 muß der Frachtführer im Hinblick auf alle besonderen Haftungsausschlußgründe nach Absatz 1 behaupten und gegebenenfalls beweisen, daß er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen beach-

tet hat. Diese Einschränkung der Berufung auf besondere Haftungsausschlußgründe, die im allgemeinen Frachtrecht nach § 427 Abs. 3 und 4 HGB-E nur für einzelne besondere Haftungsausschlußtatbestände gilt, verändert die geltende Rechtslage zugunsten des Absenders. Die Einschränkung des Absatzes 3 gilt bislang nicht für den Haftungsausschluß nach Absatz 1 Nr. 1, also die Beförderung von Edelmetallen, Juwelen, Edelsteinen, Geld, Briefmarken, Münzen, Wertpapieren oder Urkunden. Eine unterschiedliche Behandlung zwischen diesem und den anderen Haftungsausschlußgründen ist nicht gerechtfertigt. Der Frachtführer soll für den Verlust oder die Beschädigung der genannten Gegenstände danach zumindest dann haften, wenn er sich nach den konkreten Umständen sorgfaltswidrig oder weisungswidrig verhalten hat.

Das geltende Recht (vgl. § 9 Abs. 2 Satz 1, § 18 Abs. 2 Anlage GüKUMB) fordert, daß der Unternehmer die erforderliche Sorgfalt beachtet hat. Nach dem hier vorgelegten Entwurf hat er darzutun, daß er sämtliche ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen hat und außerdem besondere vom Absender erteilte Weisungen beachtet hat. Dies präzisiert die geltende Rechtslage.

Zu § 450 e (Haftungshöchstbetrag)

Die vorgeschlagene Vorschrift übernimmt § 10 Abs. 1 Nr. 1 Anlage GüKUMB mit der Maßgabe, daß die nicht mehr zeitgemäße Einheit „Möbelwagenmeter“ durch die Einheit „Kubikmeter“ ersetzt wird. Da gemäß § 10 Abs. 8 Anlage GüKUMB ein Möbelwagenmeter fünf Kubikmeter Rauminhalt entspricht, bleibt der bisherige Haftungshöchstbetrag sachlich unverändert (bislang 4000 DM pro Möbelwagenmeter, künftig 800 DM pro Kubikmeter). Mit diesem Haftungshöchstbetrag wird für den Bereich des Umzugsvertrages von dem frachtrechtlich vorgeschlagenen Haftungshöchstbetrag von 8,33 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm nach § 431 Abs. 1, 2 und 4 HGB-E abgewichen. Dies erscheint nicht nur angesichts der heute bestehenden Praxis, auf den Rauminhalt des Beförderungsmittels abzustellen, als sachgerecht, sondern auch angesichts der Tatsache, daß eine Gewichtsfeststellung des Umzugsguts unpraktisch ist.

Der Haftungshöchstbetrag gilt nur für Güterschäden. Auf sogenannte Verspätungsschäden ist nach § 450 HGB-E der in § 431 Abs. 3 HGB-E auf den dreifachen Betrag der Fracht festgesetzte Haftungshöchstbetrag anzuwenden. Für sonstige Vermögensschäden, die aus der Verletzung einer eng und unmittelbar mit der Ausführung der Beförderung des Gutes zusammenhängenden vertraglichen Pflicht resultieren, bildet der dreifache Betrag, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre, nach §§ 450, 433 HGB-E den relevanten Haftungshöchstbetrag. Für den Regelfall eines Umzugs von Privatpersonen kann von allen Haftungshöchstbeträgen lediglich zugunsten, nicht aber zum Nachteil des Absenders abgewichen werden (vgl. § 450h Abs. 1, § 450g Nr. 1 HGB-E).

Die nach § 10 Abs. 1 Nr. 2 Anlage GüKUMB bislang vorgesehene Wertdeklaration (hinsichtlich sonstiger

Vermögensschäden ohne Begrenzung auf den dreifachen, bei Verlust des Gutes zu zahlenden Betrag) wird damit als gesetzliches Leitbild aufgegeben, kann aber Gegenstand einer vertraglichen Vereinbarung der Vertragsparteien sein.

Zu § 450 f (Schadensanzeige)

Die vorgeschlagene Norm modifiziert die Frist für die Anzeige von Güterschäden sowie die Rechtsfolgen bei Unterlassen der Anzeige gegenüber dem allgemeinen Frachtrecht in § 438 Abs. 1 und 2 HGB-E. Diese Modifikationen gelten sowohl für gewerbliche als auch private Umzüge.

Anders als § 450f HGB-E in der Fassung des Vorschlags der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts, jedoch in Übereinstimmung mit dem vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrecht (§ 438 HGB-E) und in Anlehnung an die bisherige umzugsrechtliche Regelung in § 13 Anlage GüKUMB, differenziert die vorgeschlagene Vorschrift zwischen äußerlich erkennbaren Schäden einerseits (Nummer 1) und äußerlich nicht erkennbaren Schäden andererseits (Nummer 2). Auf die von der Sachverständigenkommission vorgeschlagene einheitliche Rügefrist von 14 Tagen für beide genannten Schadenskategorien wird damit verzichtet.

Zwar ist das Argument der Sachverständigenkommission, daß der Absender in der von Druck und Hektik geprägten Umzugssituation mit einer sofortigen Kontrolle aller transportierten Bestandteile des Umzugsguts überfordert sein kann, richtig. Für den Regelfall gilt dies jedoch vor allem für äußerlich nicht erkennbare Schäden, für die die schon bislang in § 13 Anlage GüKUMB vorgesehene, längere Rügefrist von 10 Tagen erhalten bleiben soll. Umgekehrt ist nicht zu verkennen, daß eine verhältnismäßig lange Rügefrist Anreiz zu Mißbräuchen schafft und eine Quelle für eine Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten bilden kann. Eine zu lange Rügefrist für äußerlich erkennbare Schäden steht damit in der Gefahr, nicht streitverhindernd, sondern im Gegenteil prozeßfördernd zu sein. Überdies ist die bisherige Differenzierung zwischen äußerlich erkennbaren und äußerlich nicht erkennbaren Schäden in der umzugsrechtlichen Praxis eingespielt und im Grundsatz auch bei privaten Umzugskunden akzeptiert. Außerdem gewährleistet sie einen stärkeren Gleichlauf mit dem vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrecht in § 438 HGB-E.

Auch wenn damit im Ergebnis vom Vorschlag der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts abgerückt wird, versteht sich der Entwurf gleichwohl insoweit als Kompromißlösung zwischen dem Entwurf der Kommission und der bisherigen Rechtslage nach § 13 Anlage GüKUMB. Während nach § 13 Abs. 2 Nr. 1 Anlage GüKUMB (ähnlich das vorgeschlagene allgemeine Frachtrecht in § 438 Abs. 1 HGB-E) die Kategorie offensichtlicher, äußerlich erkennbarer Schäden bereits bei Ablieferung gerügt werden muß, soll nach Nummer 1 im Rahmen des Umzugsvertrags eine Rüge noch bis zum Ablauf des der Ablieferung folgenden Tages möglich bleiben. Damit wird dem Umzugskunden immerhin eine

begrenzte „Verschnaufpause“ eingeräumt und umgekehrt der Anreiz für den Umzugsunternehmer vermindert, eine beim Umzugskunden vorhandene Drucksituation auszunützen.

Für äußerlich nicht erkennbare Schäden soll es nach Nummer 2 dagegen bei der jetzigen Rechtslage bleiben (§ 13 Abs. 2 Nr. 2 Anlage GüKUMB), d. h. eine Rügefrist von 10 Tagen eingeräumt werden. Eine Verlängerung dieser Frist auf 14 Tage, wie noch im Bericht der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts und im Referentenentwurf vorgeschlagen, ist nicht erforderlich, da sich die Frist von 10 Tagen in der Vergangenheit für den Regelfall als ausreichend erwiesen hat.

Hinsichtlich der Rechtsfolgen einer unterlassenen rechtzeitigen Schadensanzeige folgt der Entwurf § 13 Anlage GüKUMB und nicht dem vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrecht. Die unterlassene rechtzeitige Schadensanzeige hat ein Erlöschen der fraglichen Ansprüche zur Folge, während sich nach § 438 Abs. 1 Satz 1 HGB-E an die unterlassene Schadensanzeige lediglich eine widerlegliche Vermutung knüpft, daß das Gut in vertragsgemäßem Zustand abgeliefert worden ist. Die vergleichsweise härtere Sanktion rechtfertigt sich daraus, daß im Rahmen eines Umzugs regelmäßig gebrauchtes Gut transportiert wird, bei dem anders als bei neuwertiger Ware im nachhinein häufig streitig sein kann, wann und wodurch eingetretene Schäden entstanden sind. Die vorgeschlagene Regelung soll zu rascher und endgültiger Klärung der Verhältnisse, die im Interesse beider Parteien liegt, anhalten.

§ 450 f HGB-E betrifft allein Güterschäden. Für Ansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist bleibt es bei der nach § 450 in Verbindung mit 438 Abs. 3 HGB-E vorgeschriebenen längeren Rügefrist von 21 Tagen. Für Ansprüche wegen sonstiger Vermögensschäden besteht eine Rügepflicht innerhalb bestimmter Frist nicht.

In bezug auf Form und Adressat der Schadensanzeige gelten die allgemeinen Regeln der §§ 450, 438 Abs. 4 und 5 HGB-E. Dies bedeutet, daß anders als nach § 13 Abs. 2 Anlage GüKUMB nicht stets schriftlich gerügt werden muß, sondern nur dann, wenn die Schadensanzeige nach Ablieferung des Guts erstattet wird. Entschließt sich der Absender dagegen zu einer Rüge bei Ablieferung – was jedenfalls bei äußerlich nicht erkennbaren Schäden freilich regelmäßig die Ausnahme sein wird – genügt eine mündliche Anzeige, die dann gegenüber demjenigen erstattet werden kann, der das Gut abgeliefert. Anders als in der von der Sachverständigenkommission vorgeschlagenen entsprechenden Vorschrift wird auf das Merkmal einer Rüge „des Absenders“ verzichtet, weil es insoweit bei § 438 Abs. 1 HGB-E, der durch § 450 f HGB-E lediglich modifiziert wird, bleiben kann.

Zu § 450 g (Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen)

Das vorgeschlagene allgemeine Frachtrecht kennt einen Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen lediglich für den Fall eines bestimmten qualifizierten Verschuldens in § 435 HGB-E. Diese Vor-

schrift gilt über § 450 HGB-E auch für den Umzugsvertrag. Über den dortigen Tatbestand hinaus enthält § 450 g HGB-E zusätzliche Tatbestände, die zu einem Wegfall der an sich zugunsten des Frachtführers oder einer seiner Leute eingreifenden Haftungsbefreiungen und -begrenzungen führen.

Die Vorschrift knüpft an die Verletzung bestimmter Unterrichtungspflichten, die dem Frachtführer im Rahmen eines zu privaten Zwecken vom Absender geschlossenen Umzugsvertrages obliegen, an. Anders als nach dem Vorschlag der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts sollen diese Unterrichtungspflichten damit nicht bestehen, wenn der Umzug gewerblichen oder sonstigen selbständigen beruflichen Zwecken dient. Der Gedanke des Verbraucherschutzes hat insoweit keine Berechtigung, weil von Gewerbetreibenden und anderen Selbständigen erwartet werden kann, daß sie sich eigenständig über ihre Rechte im Rahmen des Umzugsvertrages unterrichten.

Die Unterrichtungspflichten sind zeitlich gestaffelt. Satz 1 Nr. 1 betrifft diejenigen Unterrichtungspflichten, die bereits bei Abschluß des Umzugsvertrages zu erfüllen sind, Satz 1 Nr. 2 dagegen diejenigen, denen der Frachtführer spätestens bei Ablieferung des Gutes nachzukommen hat.

Bei Abschluß des Vertrages trifft den Frachtführer nach Satz 1 Nr. 1 eine dreifache Unterrichtungspflicht. Der Absender ist danach hinzuweisen auf die eingreifenden gesetzlichen (oder, sofern zulässig, abweichenden vertraglichen) Haftungsbestimmungen im allgemeinen, ferner die Möglichkeit, sowohl eine über die vorgesehenen gesetzlichen Haftungshöchstbeträge hinausgehende als auch inhaltlich für den Absender günstigere Haftung zu vereinbaren, sowie über die Möglichkeit des Abschlusses einer Transportversicherung.

Die Unterrichtungspflicht des Frachtführers geht damit inhaltlich über den bisherigen § 10 Abs. 2 Anlage GüKUMB hinaus, der lediglich die Information über die Haftungsbestimmungen und die mit der Wertdeklaration zusammenhängenden Rechtsfolgen vorschreibt. Die weitergehenden Unterrichtungspflichten nach Satz 1 Nummer 1 sind schon mit Blick auf die fortschreitende Annäherung des Umzugsvertragsrechts an die Haftungsregeln des allgemeinen Frachtrechts, die für den Umzugsvertrag subsidiär gelten, soweit der Zweite Unterabschnitt keine besonderen Vorschriften statuiert, geboten.

Nach Satz 1 Nr. 2 ist zusätzlich bei der Ablieferung des Gutes der Empfänger über bestimmte Aspekte der Schadensanzeige zu unterrichten. Eine ähnliche Unterrichtungspflicht, verbunden mit der Sanktion des Nichterlöschens von Ersatzansprüchen, enthält bereits jetzt § 13 Abs. 3 Anlage GüKUMB. Bezugspunkte der Unterrichtungspflicht sind zunächst wie in § 13 Abs. 3 Anlage GüKUMB Form und Frist der Schadensanzeige. Da künftig eine Schadensanzeige nach §§ 450, 438 Abs. 4 und 5 HGB-E jedenfalls bei Ablieferung auch mündlich möglich sein soll, spricht die Vorschrift nur noch allgemein von „Form“ und nicht mehr von „Schriftform“. In bezug auf die Frist ist, wie schon bislang nach § 13 Abs. 3 Anlage

GüKUMB, sowohl auf die für Güterschäden eingreifenden Fristen von einem Tag (äußerlich erkennbare Schäden) sowie von 10 Tagen (äußerlich nicht erkennbare Schäden) nach § 450f HGB-E als auch auf die Frist von 21 Tagen bei Schäden wegen verspäteter Ablieferung nach § 450 in Verbindung mit § 438 Abs. 3 HGB-E hinzuweisen.

Pflichtbestandteil der Unterrichtung sind ferner die Rechtsfolgen, die den Absender und Empfänger bei Unterlassen der Schadensanzeige treffen. Insoweit muß hinreichend klargestellt werden, daß das Fehlen einer rechtzeitigen Schadensanzeige dazu führen kann, daß der Absender oder der Empfänger, dessen außervertragliche Schadensersatzansprüche gegebenenfalls auch nach §§ 450, 434 HGB-E beschnitten sein können, Ansprüche wegen Güterschäden oder verspäteter Ablieferung nicht mehr geltend machen können. Fallen Absender und Empfänger (ausnahmsweise) auseinander, dürfte der Empfänger im Regelfall eher zu einer aussagekräftigen Schadensanzeige in der Lage sein und in der Regel auch eher einen etwaigen Schaden wirtschaftlich zu tragen haben. Daher soll nach dem vorgeschlagenen Satz 1 Nr. 2 dieser und nicht der Absender Adressat der Unterrichtung durch den Frachtführer sein. Ein solches Auseinanderfallen von Absender und Empfänger ist etwa denkbar im Fall einer behördlich verfügten Zwangsräumung, bei der der Auftrag an den Frachtführer durch die Behörde erteilt wird, Empfänger des Guts aber (sofern dies nicht eingelagert wird) auch der Adressat der Zwangsvollstreckung sein kann.

Auf den Begriff der „Rügepflicht“, die nach § 13 Abs. 3 Anlage GüKUMB notwendiger Bestandteil der Unterrichtung durch den Frachtführer ist, wird verzichtet, weil es sich insoweit nicht um eine echte Rechtspflicht, sondern eine Obliegenheit von Absender und Empfänger handelt.

Rechtsfolge der Verletzung der bei Abschluß des Vertrages bestehenden Unterrichtungspflichten ist der Wegfall der in den §§ 450d und 450e HGB-E vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen (Satz 1 Nr. 1), Rechtsfolge der Verletzung der spätestens bei Ablieferung des Gutes eingreifenden Unterrichtungspflicht, daß sich der Frachtführer nicht auf das Erlöschen von Ansprüchen nach Ablauf der Schadensanzeigefrist berufen kann (Satz 1 Nr. 2).

Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen des ersten Unterabschnitts im Sinne des Satzes 1 Nr. 1 sind im einzelnen die §§ 426, 429, 430, 431 Abs. 3, §§ 432 bis 436 sowie § 437 Abs. 2 und 4. Unanwendbar sind dagegen §§ 427 und 431 Abs. 1, 2 und 4, die beim Umzugsvertrag durch §§ 450 d und 450 e HGB-E ersetzt werden.

Die Unterrichtung des Absenders nach Satz 1 Nr. 1 muß gemäß Satz 2 in drucktechnisch besonders hervorgehobener Form erfolgen. Die Einstellung der Unterrichtungen in einen allgemeinen Katalog verwendeter Allgemeiner Geschäftsbedingungen, möglicherweise noch an versteckter Stelle, soll danach nicht genügen. Gefordert ist vielmehr, daß die entsprechenden schriftlichen Hinweise gegenüber den übrigen Allgemeinen Geschäftsbedingungen abgehoben sind. Die gebotene drucktechnische Hervor-

hebung kann dabei auf verschiedene Arten geschehen, etwa durch Fettdruck, größere Schrifttypen, Unterstreichungen, besonderen Hinweis oder Herausnahme aus dem Katalog der übrigen Geschäftsbedingungen. Die Regelung ist verwandt mit ähnlichen Bestimmungen in § 7 Abs. 2 und 8 Abs. 2 des Verbrauchercreditgesetzes, § 2 Abs. 1 des Gesetzes über den Widerruf von Haustürgeschäften und ähnlichen Geschäften sowie § 3 Abs. 2 Nr. 5 des Fernunterrichtsschutzgesetzes.

Entgegen weitergehenden Forderungen soll das in Satz 2 aufgestellte Erfordernis der besonderen drucktechnischen Hervorhebung nur für die bei Abschluß des Vertrages zu erfüllenden Unterrichtungspflichten nach Satz 1 Nr. 1, nicht jedoch für die Unterrichtungspflicht nach Satz 1 Nr. 2 gelten. Es erscheint zu weitgehend, dieses Erfordernis auch für die letztgenannte Unterrichtung aufzustellen, da diese anders als die Unterrichtung nach Satz 1 Nr. 1 auch noch nach Vertragsabschluß möglich ist und somit dem Umzugskunden die Unterzeichnung eines weiteren Formulars abgefordert würde. Eine zwingende Vorverlagerung der Unterrichtung nach Satz 1 Nr. 2 auf den Zeitpunkt des Vertragsabschlusses empfiehlt sich nicht, weil eine Unterrichtung bei Ablieferung – d. h. dem Zeitpunkt, zu dem die Reklamationsfristen zu laufen beginnen – eine nachhaltigere Wirkung zu erzeugen vermag.

Zu § 450 h (Abweichende Vereinbarungen)

Nach § 22 GüKG in der Fassung des Gesetzes vom 23. November 1994 (BGBl. I S. 3491) sind die in der Anlage GüKUMB enthaltenen Beförderungsbedingungen beiderseitig zwingender Natur, so daß weder zugunsten des Absenders noch zugunsten des Frachtführers von ihnen abgewichen werden kann. Zusätzlich bestimmt § 26 GüKG, daß der Unternehmer die gesetzlichen oder in den Beförderungsbedingungen enthaltenen Haftungsbestimmungen durch Vertrag weder ausschließen noch beschränken kann, soweit die Beförderungsbedingungen anzuwenden sind. Für diese Entscheidung des Gesetzgebers waren einerseits – soweit es um vom Gesetz abweichende Regelungen zu Lasten des Absenders geht – Gründe des Verbraucherschutzes maßgeblich, zum anderen jedoch auch die Vorstellung, daß es insoweit zum Schutze des Gewerbes vor übermäßigem Wettbewerb einer Ausschaltung des Konditionenwettbewerbes bedürfe, insbesondere hinsichtlich der eingreifenden Haftungsvorschriften. Insoweit trägt die Regelung Züge eines staatlich verordneten Konditionenkartells in sich und geht weit über das erforderliche Maß zwingenden Rechts hinaus.

Der Entwurf geht davon aus, daß das Umzugsvertragsrecht zumindest insofern stärker dem Wettbewerb geöffnet werden sollte, als nicht Aspekte des Verbraucherschutzes ein bestimmtes Mindestniveau zwingend erscheinen lassen. Er schlägt deshalb zwar keine vollständige Dispositivität der Vorschriften des Zweiten Unterabschnitts – die im übrigen auch für das allgemeine Frachtrecht des Ersten Unterabschnitts nicht gegeben ist – vor, sondern eine Lösung, die zwischen Umzügen von Privatpersonen (Ab-

der Haftungsordnung für das Beförderungsmittel, bei dessen Verwendung der Schaden eingetreten ist. Diese Lösung wird allgemein als „network-System“ bezeichnet. Ist der Schadensort nicht feststellbar, so hat der Frachtführer für den Schaden nach dem Recht der Teilstrecke einzustehen, welches für den Berechtigten am günstigsten ist. Den Frachtführer trifft die Beweislast dafür, daß der Schaden auf einer anderen Teilstrecke eingetreten ist.

Vielfach sind in der Praxis außerdem Allgemeine Geschäftsbedingungen gebräuchlich, deren rechtliche Beurteilung allerdings insbesondere im Hinblick darauf, daß diese Bedingungen meist in international verwendeten, nicht primär auf das deutsche Recht zugeschnittenen Vertragsformularen enthalten sind, oft zweifelhaft ist.

Mit dem Entwurf soll die bestehende Rechtsunsicherheit beseitigt und eine interessengerechte sowie praktikable Regelung für die multimodale Beförderung bereitgestellt werden. Hierbei wird der Vertrag über die multimodale Beförderung, wie sich aus der Einstellung der im Dritten Unterabschnitt enthaltenen Regelungen in den Abschnitt „Frachtgeschäft“ ergibt, als ein Unterfall des Frachtvertrages ausgestaltet. Die zur Rechtsnatur dieses Vertrages vertretenen Auffassungen, es handele sich um einen gemischten Vertrag oder um sogar einen Vertrag sui generis, werden mithin nicht aufgegriffen. Vorzug der Ausgestaltung als Frachtvertrag ist, daß die Einführung eines neuen Vertragstyps, die zu einer größeren Regulationsunsicherheit führen könnte, vermieden wird. Außerdem verleiht die Gestaltung als Frachtvertrag am treffendsten dem zentralen Vertragsinhalt Ausdruck: Ein Vertrag über einen multimodalen Transport ist – wie ein Vertrag über einen unimodalen Transport – auf die Beförderung des Gutes gerichtet; Unterschiede ergeben sich nur hinsichtlich der Wahl des Verkehrsmittels.

In begrifflicher Hinsicht wird davon abgesehen, die Bezeichnungen, die in der Praxis zur Kennzeichnung eines solchen Vertrages verwendet werden, nämlich „multimodaler Verkehr“, „kombinierter Verkehr“, „gemischte Beförderung“ oder „Durchfrachtvertrag“, aufzugreifen. Für die Kennzeichnung des Vertrages ist die Verwendung der genannten Begriffe nicht erforderlich. Auch erscheint es sehr problematisch, den Transportunternehmer im multimodalen Verkehr anders als mit dem Begriff „Frachtführer“ zu bezeichnen. Einfacher ist es demgegenüber, den hier zu regelnden besonderen Typus des Frachtvertrages lediglich durch Angabe der diesen charakterisierenden Merkmale genauer zu beschreiben und im übrigen an den allgemeinen Begriffen „Frachtvertrag“ und „Frachtführer“ festzuhalten.

Zur Umschreibung des geregelten Vertragstyps werden in Satz 1 folgende Merkmale aufgeführt: Einheitlichkeit des Frachtvertrages, Verschiedenartigkeit der Beförderungsmittel und Auseinanderfallen der auf hypothetisch zu schließende Einzelverträge anzuwendenden Transportrechtsregime.

Das Erfordernis der Einheitlichkeit des Frachtvertrages ist im Interesse größerer Regelungsklarheit im vorgeschlagenen Gesetzeswortlaut ausdrücklich er-

wähnt. Daß der Gesamtbeförderung ein einheitlicher Frachtvertrag zugrunde liegt, unterscheidet den multimodalen Verkehr nämlich von der sog. „gebrochenen“ Beförderung, bei der jeweils über die einzelnen Teile der insgesamt zurückzulegenden Gesamtstrecke Einzelverträge geschlossen werden.

Zur Kennzeichnung der multimodalen Beförderung nennt der Regelungsvorschlag ein tatsächliches und ein rechtliches Element:

In tatsächlicher Hinsicht wird auf die Verwendung „verschiedenartiger Beförderungsmittel“ abgestellt. Durch die Formulierung „verschiedenartig“ wird hervorgehoben, daß es nicht ausreichend ist, wenn aufeinanderfolgend mehrere Beförderungsmittel derselben Art eingesetzt werden, sondern daß sich die verwendeten Verkehrsmittel vielmehr in ihrer Art unterscheiden müssen. Dies ist etwa der Fall bei einer Beförderung mit Lkw und Binnenschiff. Die Frage, ob es sich im Einzelfall um verschiedene „Arten“ der Beförderungsmittel handelt, soll der Rechtsprechung überlassen werden. Probleme, die sich aus der Vielfalt heute verwendeter Fahrzeuge, insbesondere der zunehmenden Spezialisierung, ergeben können, sind ohnehin nur anhand des konkreten Einzelfalls lösbar.

In rechtlicher Hinsicht muß nach dem Regelungsvorschlag als Kennzeichen einer multimodalen Beförderung folgendes ergänzend hinzukommen: Unter der Prämisse, daß über die jeweilige „Teilstrecke“, d. h. – nach der im Entwurf enthaltenen Legaldefinition – über jeden Teil der Beförderung mit jeweils einem Beförderungsmittel, Einzelverträge geschlossen sind, müssen mindestens zwei dieser Verträge unterschiedlichen Regelungsregimen angehören. Durch diese zusätzliche Voraussetzung soll sichergestellt werden, daß nur dann die Sonderregelungen über den multimodalen Verkehr Anwendung finden, wenn auch unter rechtlichen Gesichtspunkten eine andere Situation als bei unimodaler Beförderung besteht. Ein vergleichbarer Ansatz findet sich auch in der in Artikel 2 Abs. 1 Satz 2 CMR enthaltenen Regelung über den Huckepack-Verkehr, die für die Anwendung einer anderen Rechtsordnung als der CMR ebenfalls an das auf hypothetische Einzelverträge anzuwendende Teilstreckenrecht anknüpft.

Für den Fall, daß die tatbestandlichen Voraussetzungen des multimodalen Verkehrs wie beschrieben vorliegen, trifft § 451 HGB-E hinsichtlich des in der Rechtsfolge anwendbaren Rechts in Satz 1 eine Grundsatzregelung dahingehend, daß die Vorschriften des Ersten Unterabschnitts, d. h. die Allgemeinen Vorschriften über das Frachtgeschäft, anzuwenden sind, soweit nicht die folgenden besonderen Vorschriften oder anzuwendende internationale Übereinkommen etwas anderes bestimmen. Die nachfolgenden besonderen Vorschriften über die Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln treffen Regelungen, die auf Sonderprobleme dieses Vertragstyps zugeschnitten sind. Hierbei enthält die Vorschrift des § 451a HGB-E für die Fälle des bekannten Schadensorts eine Sonderregelung hinsichtlich des anwendbaren Rechts und der Beweislastverteilung. Aus der Bestimmung des § 451b HGB-E ergeben sich Besonderheiten wegen der für das Recht

der Schadensanzeige und der Verjährung einschlägigen Vorschriften. Die Bestimmung des § 451c HGB-E betrifft den Sonderfall des „multimodalen Umzugsvertrags“. Die Zulässigkeit abweichender Vereinbarungen richtet sich schließlich nach der Vorschrift des § 451d HGB-E. Die Frage, welche Vorschriften letztlich im konkreten Schadensfall heranzuziehen sind, beantwortet sich erst aus dem Zusammenwirken dieser Spezialvorschriften mit der allgemeinen Regelung des § 451 HGB-E. So greifen insbesondere die Bestimmungen des § 451 HGB-E und des nachfolgenden § 451a HGB-E in der Weise ineinander, daß § 451 HGB-E als Auffangregel alle diejenigen Fälle erfaßt, in denen die Voraussetzungen des § 451a HGB-E nicht vorliegen, d. h. der Schadensort nicht im Sinne dieser Bestimmung „bekannt“ ist. Indem der Entwurf in § 451 HGB-E für diese Fälle unbekanntem Schadensorts die Anwendung der allgemeinen frachtrechtlichen Bestimmungen vorsieht, wird für diese Fallkonstellationen eine „Einheitslösung“ auf der Basis des allgemeinen Frachtrechts des Ersten Unterabschnitts statuiert.

Somit weicht der Entwurf für diese Fälle unbekanntem Schadensorts von dem in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten Modell der Anwendung des „schärfsten“ Teilstreckenrechts, das zugleich auch etwa der Lösung im neuen niederländischen Transportrecht entspricht, ab. Es erscheint nämlich äußerst schwierig, das schärfste Recht zu ermitteln. Zunächst kann die Frage des schärfsten Teilstreckenrechts nicht etwa konkret nach der jeweils günstigsten Bestimmung für Haftungsbegrenzungen, -beschränkungen, oder -ausschlußgründe, sondern überhaupt nur abstrakt nach der Gesamtheit der einschlägigen Regelungen beantwortet werden. Hierbei bestehen erhebliche Beurteilungsunsicherheiten, die auch nicht dadurch zufriedenstellend zu lösen sein dürften, daß etwa die Entscheidung dem Geschädigten als Betroffenen überlassen oder allein auf die Höhe der Haftungssumme abgestellt wird.

Die nunmehr vorgeschlagene „Einheitslösung“ vermeidet diese Wertungsfragen. Deutliche Vorzüge dieser Lösung sind weiter Regelungsklarheit und Praktikabilität: Diese bietet eine verlässliche Haftungsbasis für Fälle unbekanntem Schadensorts und ermöglicht es, auf die aufwendige Ermittlung bzw. sogar den Vergleich sämtlicher Teilstreckenrechte in diesen Fällen zu verzichten. Da das allgemeine Frachtrecht auf größtmöglichen Interessenausgleich der Beteiligten zielt, ist weiter davon auszugehen, daß es nicht nur für die unimodale, sondern auch für die multimodale Beförderung eine angemessene Haftungslösung bietet. Die Schaffung eines gesonderten Haftungssystems für die Fälle unbekanntem Schadensorts bei einer multimodalen Beförderung würde demgegenüber zu einer weiteren Zersplitterung des Transportrechts beitragen; hierauf kann, da dem allgemeinen Frachtrecht in der beschriebenen Weise eine Auffangfunktion zugewiesen werden kann, verzichtet werden.

Der letzte Halbsatz des Satzes 1 regelt schließlich nicht nur das Verhältnis innerstaatlicher frachtrechtlicher Bestimmungen zueinander, sondern statuiert daneben ausdrücklich den Vorrang anzuwendender

internationaler Übereinkommen. Auf diese Weise soll vermieden werden, daß die vorgeschlagene Neuregelung mit von der Bundesrepublik Deutschland ratifizierten internationalen Übereinkommen kollidiert. Das Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 24. Mai 1980 über den internationalen multimodalen Gütertransport ist bislang von der Bundesrepublik Deutschland nicht ratifiziert worden. In Betracht kommt daher nach dem derzeitigen Rechtszustand hier nur die Anwendung internationaler, im Grundsatz auf einen unimodalen Transport zugeschnittener Transportrechtsübereinkommen. Diese sind jedoch nur dann vorrangig zu beachten, soweit sie Einzelfragen des multimodalen Verkehrs regeln (Artikel 28, 48 CIM, Artikel 2 CMR) oder bei bekanntem Schadensort, wie zu § 451a HGB-E noch näher zu erläutern sein wird, Geltung beanspruchen.

Satz 2 stellt klar, daß dieser Bestimmung, somit auch dem hier angeordneten Regelungsmechanismus hinsichtlich des jeweils anzuwendenden Rechts, auch diejenigen Fälle unterfallen, in denen ein Teil der Beförderung zur See oder mit Luftfahrzeugen durchgeführt wird. Die Einbeziehung von See- und Luftstrecken ist im Hinblick darauf ausdrücklich vorgenommen worden, daß die Vorschriften des Ersten Unterabschnitts nach § 407 Abs. 3 Nr. 1 HGB-E nur für Beförderungen zu Lande oder auf Binnengewässern gelten. Für den Bereich der multimodalen Beförderung wird von dieser Entscheidung abgewichen. Eine Beschränkung des Anwendungsbereichs der gesetzlichen Bestimmungen auf bestimmte Verkehrsträger, wie diese in § 407 Abs. 3 Nr. 1 HGB-E für die allgemeinen frachtrechtlichen Bestimmungen vorgenommen worden ist, erschien im Rahmen des Rechts der multimodalen Beförderung nicht sinnvoll. Hier kommt es nicht auf die für die Einzelstrecken benutzten Beförderungswege, sondern vielmehr auf die Gestaltung der Gesamtbeförderung an. Im übrigen schließt eine multimodale Beförderung regelmäßig auch eine Landstrecke ein. Daß damit auch Beförderungen, die sich allein aus See- und Luftstrecken zusammensetzen, in den Anwendungsbereich der Bestimmungen fallen, obwohl sie kaum Berührungspunkte mit dem Binnenverkehr aufweisen, ist zwar theoretisch denkbar. Da derartige Transporte in Deutschland wirtschaftlich unbedeutend sind, erscheint es aber nicht geboten, in den Entwurf eine Sonderregelung aufzunehmen, die derartige Beförderungen aus dem Anwendungsbereich der Bestimmungen herausnimmt.

Zu § 451a (Bekannter Schadensort)

Die Vorschrift beinhaltet eine Haftungs- und Beweislastregelung für die Fälle bekannten Schadensortes. Nach Satz 1 bestimmt sich, wenn feststeht, daß das schadensursächliche Ereignis auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, die Haftung des Frachtführers nach dem auf einen hypothetischen Einzelvertrag über diese Teilstrecke anzuwendenden Recht. Nach Satz 2 trägt diejenige Partei, die den Eintritt des Schadensorts auf einer bestimmten Teilstrecke behauptet, die Beweislast hierfür.

Hinsichtlich des anzuwendenden Rechts folgt der Entwurf somit für die Fälle bekannten Schadensorts

dem auch der einschlägigen Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGHZ 101, S. 172, 180) sowie der überwiegenden Auffassung im Schrifttum zugrundeliegenden sog. „network“-System. Durch Anwendung des Rechts der schadensträchtigen Teilstrecke bei bekanntem Schadensort kann nämlich am ehesten den Besonderheiten der jeweiligen Spezialtransporte, auf die die traditionellen Sonderfrachtrechte zugeschnitten sind, Rechnung getragen werden.

Die in Satz 2 vorgeschlagene Beweislastverteilung soll größtmögliche Einfachheit und Praktikabilität bei der Rechtsanwendung gewährleisten: Indem die Beweislast für den Schadenseintritt auf einer bestimmten Teilstrecke demjenigen zugewiesen wird, der dies im Prozeß behauptet, wird an ein leicht erkennbares Kriterium angeknüpft. Im übrigen wird auch der Interessenlage der Beteiligten Rechnung getragen, da in der Regel eine Partei nur dann den Schadenseintritt auf einer bestimmten Teilstrecke behaupten wird, wenn ihr dies nach ihrer Einschätzung als vorteilhaft erscheint. Aus der vorgeschlagenen Beweislastregelung ergibt sich weiter, daß in den Fällen des „non liquet“, in denen entweder keine der Parteien Tatsachen zum Schadenseintritt auf einer bestimmten Teilstrecke vorträgt oder aber dieser von der behauptenden Partei nicht bewiesen ist, also die Voraussetzungen des § 451a HGB-E nicht vorliegen, gemäß § 451 HGB-E wiederum die „Einheitslösung“ auf der Grundlage des allgemeinen Frachtrechts eingreift. Auf diese Weise wird die Wahl zwischen „network“-System und „Einheitslösung“ allein den Parteien überlassen. So können „network“-System und „Einheitslösung“ in praxistauglicher Weise koordiniert werden. Komplizierte Regel-Ausnahme-Mechanismen werden auf diese Weise vermieden.

Überlegungen, hinsichtlich der Beweislastverteilung die vom Bundesgerichtshof entwickelten Grundsätze in spezifischer Weise fortzuführen, fanden im Entwurf letztlich keinen Niederschlag: Hiernach sollte im Falle unbekanntem Schadensorts zwar durchaus – wie in § 451 HGB-E niedergelegt – dem allgemeinen Frachtrecht eine Auffangfunktion zukommen. Für den Fall, daß eine Haftung nach einem schärferen Teilstreckenrecht in Betracht kommt, sollte aber stets dem Frachtführer der Beweis dafür auferlegt sein, daß der Schaden auf dieser Strecke nicht entstanden ist. Zur Begründung hierfür könnte angeführt werden, daß es – in Anknüpfung an die gegenwärtige höchstrichterliche Rechtsprechung – dem Geschädigten stets möglich sein müsse, den Frachtführer nach einem gegenüber dem neuen Transportrecht schärferen Haftungsrecht, soweit dessen Anwendung in Betracht kommt, in Anspruch zu nehmen, es sei denn, der Schaden sei erweislich nicht auf dieser Strecke eingetreten. Hierbei kann es – so dieses Konzept – entsprechend allgemeinen Beweislastgrundsätzen nicht Sache des Geschädigten sein, den Schadensort darzulegen und zu beweisen, da der Frachtführer der Schadensentstehung und damit der Ermittlung des Schadensorts typischerweise nähersteht.

Es erscheint jedoch nicht gesichert, daß sich das Kriterium der Beweisnähe des Frachtführers in der

Mehrzahl der Fälle realisiert, also der Frachtführer bessere Kenntnis von dem Schadensort hat als der Geschädigte. Nur unter dieser Prämisse bestünde nämlich ein Bedürfnis, dem Frachtführer prozeßtaktische Manipulationsmöglichkeiten zum Nachteil des Geschädigten abzuschneiden, die sich daraus ergeben, daß dieser bewußt den ihm bekannten Schadensort verschweigt. In Betracht kommt aber auch, daß in der Praxis die Anzahl der Fälle überwiegt, in denen der Schadensort objektiv nicht aufklärbar ist, wie dies etwa im Containerverkehr denkbar ist. Dann würde das Alternativmodell den Frachtführer einseitig belasten.

In diesem Zusammenhang ist weiter zu beachten, daß sich die Ausgangssituation für den Geschädigten angesichts des neu geschaffenen Regelungsumfelds nunmehr grundlegend ändert: Während das geltende Recht keine Lösung für Fälle unbekanntem Schadensorts bietet, diese vielmehr von der höchstrichterlichen Rechtsprechung zu entwickeln war, hält die vorgeschlagene Regelung hierfür eine Regelung bereit. Aus diesem Grund ist der Geschädigte nicht als in gleicher Weise schutzbedürftig wie nach geltendem Recht anzusehen. Unter der Voraussetzung, daß eine Basishaftung auf der Grundlage des allgemeinen Frachtrechts eine jedenfalls akzeptable Lösung für Schadensfälle bietet, sind Einzelfälle, in denen der Frachtführer bei gemischter Beförderung den Schadensort trotz Kenntnis nicht angibt, um sich die für ihn etwa mildere Haftung nach dem allgemeinen Frachtrecht zu erhalten, zu vernachlässigen.

Im Zusammenhang mit der Haftungs- und Beweislastregelung für die Fälle multimodalen Transports stellt sich schließlich auch die Frage der Erfassung lediglich beförderungsnaher Leistungsphasen, etwa Lagerei und Umschlag, innerhalb eines Gesamttransports. Problematisch erscheint hierbei insbesondere, wie diejenigen Fälle zu regeln sind, in denen der Schaden bekanntermaßen während einer dieser Leistungsphasen eingetreten ist.

Diesbezüglich besteht jedoch kein gesonderter Regelungsbedarf: So hat der Frachtführer, der eine Gesamtleistung anbietet, die auf Ortsverbringung des in seine Obhut genommenen Gutes gerichtet ist, auch für die dem Obhutszeitraum zugehörigen nur beförderungsnahen Leistungsphasen einzustehen. Für die Entscheidung derjenigen Fälle, in denen der Schaden in einer nur beförderungsnahen Leistungsphase eingetreten ist, bieten die in den §§ 451 und 451a HGB-E enthaltenen Regelungen durchaus eine zureichende Grundlage.

So ist maßgebendes Anknüpfungskriterium nach dem Entwurf der hypothetisch geschlossene Einzelvertrag. Wenn ein Einzelvertrag nach seinem Inhalt beförderungsnahen Nebenleistungen als Zusatz erfaßt, ist die entsprechende Leistungsphase ohne weiteres der jeweiligen dem Einzelvertrag unterliegenden Teilstrecke zuzuordnen. Die Frage eigenständiger Haftungsanknüpfung stellt sich hier nicht. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Zusatzleistung nach dem hypothetischen Parteiwillen Gegenstand eines selbständigen Vertrages sein sollte. Auch in diesem Fall ist jedoch die Frage, welches Recht bei Scha-

denseintritt auf einer derart selbständigen Nebenleistungsphase anzuwenden ist, bereits nach der im Entwurf bereitgehaltenen Lösung zu beantworten: So ist schon nach dem Wortlaut des § 451a Satz 1 in Verbindung mit § 451 Satz 1 HGB-E für die Frage, ob für einzelne Leistungsphasen auf etwa geltende Spezialregelungen zurückgegriffen werden kann, maßgeblich, ob es sich bei der erbrachten Leistung um eine „Beförderung“ handelt. Dies muß im Einzelfall der Rechtsprechung überlassen bleiben. Angesichts der Vielgestaltigkeit dieses Dienstleistungssektors, der einer gesetzlichen Definition kaum zugänglich ist, müssen Versuche des Gesetzgebers, beförderungsnahen Nebenleistungen, insbesondere den Umschlagsbereich, durch eine Sonderregelung positiv zu erfassen, ohnehin notwendig unzulänglich bleiben. Daher werden diese Nebenleistungen lediglich mittelbar geregelt, indem für deren haftungsrechtliche Behandlung darauf abgestellt wird, ob sie „Beförderung“ sind, also ob und wieweit sie Gegenstand eines Frachtvertrages geworden sind.

Zu § 451 b (Schadensanzeige. Verjährung)

Die Vorschrift enthält eine Sonderregelung hinsichtlich des auf Schadensanzeige und Verjährung anzuwendenden Rechts. Diesbezüglich erschien eine Abweichung von dem in den vorangegangenen Bestimmungen aufgestellten Haftungssystem angezeigt, da hier das Aufeinanderfolgen verschiedener Teilstrecken, das zu einem Nebeneinander unterschiedlicher Anzeige- und Verjährungsregelungen führen kann, besonders einschneidende Rechtsfolgen haben kann und ein unimodal konzipiertes Frachtrecht – sei es das jeweilige Teilstreckenrecht, sei es das allgemeine Frachtrecht als „Einheitsrecht“ – auf solche Fälle nicht zugeschnitten ist: So dürfte in der Praxis häufiger die Fallkonstellation auftreten, daß der Schadensort zunächst unbekannt ist und sich erst im Nachhinein, etwa im Rahmen der Auseinandersetzung um den Schadensfall oder im Rechtsstreit, herausstellt. In dieser Situation werden häufig die Anzeigeefordernisse des nunmehr aufgrund § 451 a HGB-E anwendbar erkannten Teilstreckenrechts nicht eingehalten oder die Verjährung abgelaufen sein. Dies ist insbesondere im Hinblick darauf denkbar, daß der Anspruchsteller die Rechtslage zuvor nach einer anderen, jetzt nicht mehr einschlägigen Rechtsordnung beurteilt und hieran sein Verhalten ausgerichtet haben kann. Ein voll umfänglicher Bestandsschutz zugunsten des Geschädigten dahingehend, daß dieser an der einmal erfolgten Beurteilung festhalten kann, erscheint hier allerdings nicht erforderlich. Vielmehr muß es als allgemeines Prozeßrisiko angesehen werden, daß ein Anspruchsteller die Rechtslage zunächst auf der Grundlage bestimmter Vorschriften beurteilt, sich aber im Prozeßverlauf herausstellt, daß andere, ihm ungünstigere Vorschriften anwendbar sind. Im Hinblick darauf, daß der Geschädigte bei multimodaler Beförderung jedenfalls dem Nachweis des Schadensorts eher fernsteht, ist es jedoch durchaus gerechtfertigt, den Interessen des Geschädigten zumindest dadurch entgegenzukommen, daß ihm eine für ihn überschaubare Regelung geboten wird. Um zugleich auch den Interessen des Frachtführers an größtmöglicher Rechtssicherheit

und Regelungsgerechtigkeit Rechnung tragen zu können, soll hierbei im wesentlichen auf das allgemeine Frachtrecht, das als Kompromißlösung für alle beteiligten Wirtschaftskreise verstanden wird, zurückgegriffen werden.

Hinsichtlich der Schadensanzeige sieht Absatz 1 in Satz 1 grundsätzlich die Anwendung der allgemeinen frachtrechtlichen Bestimmung des § 438 HGB-E vor. Abweichend von den die Haftung betreffenden Bestimmungen der §§ 451, 451 a HGB-E, die nach der Bekanntheit des Schadensortes differenzieren, soll dies unabhängig davon gelten, ob der Schadensort unbekannt ist, bekannt ist oder später bekannt wird. Auf eine Unterscheidung der Fälle bekannten und unbekanntem Schadensorts wird hier verzichtet, da sich die eingangs umschriebenen Probleme hiervon unabhängig stellen und etwaige Teilstreckenrechte, die bei bekanntem Schadensort anzuwenden sein würden, hierfür ohnehin keine Lösung bieten.

Absatz 1 Satz 2 eröffnet in Ergänzung zu Satz 1 die Möglichkeit, auf das Recht der letzten Teilstrecke zurückzugreifen. Diese Regelung kommt den Interessen des Anzeigenden, insbesondere des Empfängers, entgegen, da er das Gut vom letzten Frachtführer erhält und somit am ehesten erkennen kann, welches Recht für die letzte Teilstrecke in Betracht kommt, und hieran sein Verhalten ausrichten kann. Insbesondere in Fällen, in denen der letzte Streckenabschnitt im Ausland liegt und daher unter Umständen auf ausländisches Teilstreckenrecht zurückgegriffen werden muß, was nur schwer zu ermitteln und anzuwenden ist, kann aber auch auf die Auffangregel zu Absatz 1 Satz 1 zurückgegriffen und § 438 HGB-E angewendet werden.

Die in Absatz 2 enthaltenen Bestimmungen über die Verjährung behalten im Grundsatz den Regelungsmechanismus der §§ 451, 451 a HGB-E bei. Für das aufgrund dieser Bestimmungen anzuwendende, auch für die Verjährung einschlägige Recht wird lediglich in zweierlei Hinsicht eine Sonderregelung getroffen: So wird in Satz 1 zunächst klargestellt, daß für den Verjährungsbeginn, wenn dieser vom Ablieferungszeitpunkt abhängt, auf den der Letztablieferung abzustellen ist. Eine solche Regelung erscheint erforderlich, da anderenfalls Unklarheiten bestehen könnten, ob etwa auch die Beendigung der Beförderung auf einer einzelnen Teilstrecke als „Ablieferung“ anzusehen ist. Weiter wird in Satz 2 die allgemeine frachtrechtliche Verjährungsregelung des § 439 HGB-E zur Gewährleistung einer Mindestverjährung im Interesse des Anspruchsberechtigten herangezogen. Auf diese Weise soll – unabhängig davon, ob und wann der Schadensort bekannt wird – eine für beide Seiten verlässliche Basisregelung, die zugleich etwaige Manipulationsmöglichkeiten im Rechtsstreit abschneidet, geschaffen werden.

Bedenken im Hinblick darauf, daß die vorgeschlagene Vorschrift jeweils auch Fälle erfassen könnte, in denen die haftungsrelevante Teilstrecke einem internationalen Übereinkommen unterliegt, so daß sich hieraus Verstöße gegen völkerrechtliche Verpflichtungen der Bundesrepublik ergeben könnten, sind nicht begründet. Denn die für die Bundesrepublik

Deutschland geltenden völkerrechtlichen Regelungen halten keine adäquate Antwort für die hier angesprochenen Fragen der Verjährung und Schadensanzeige bei multimodalem Transport bereit, so daß es der Bundesrepublik Deutschland ohne weiteres möglich sein muß, eine Sonderregelung zur Lösung dieser Probleme zu schaffen.

Der Begriff „Beginn der Verjährung“ in § 451 b Abs. 2 Satz 1 HGB-E ist weit zu verstehen. Die Regelung soll, soweit die vorgeschlagenen §§ 451 ff. HGB-E im Ausgangspunkt zur Anwendung eines Teilstreckenrechts und nicht des vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrechts führen, entsprechend auch dort anwendbar sein, wo in dem fraglichen Teilstreckenrecht anstelle einer Verjährungsregelung eine Ausschluß- oder Erlöschensregelung vorgesehen ist, die von der Funktion her an die Stelle einer Verjährungsregelung tritt. Dies gilt namentlich für den Bereich des Seerechts (§ 612 HGB). Dort sind schon jetzt die für die Verjährung geltenden Vorschriften der §§ 202 bis 224 BGB entsprechend anzuwenden. Gleiches soll für § 451 b Abs. 2 HGB-E gelten.

Zu § 451 c (Umzugsvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln)

In Fortführung der für die unimodale Beförderung entwickelten Systematik, nach der der Umzugsvertrag als Sonderfall des allgemeinen Frachtvertrages ausgestaltet ist (vgl. § 450 HGB-E), trifft diese Vorschrift im Recht des multimodalen Verkehrs eine Sonderregelung für den „multimodalen Umzugsvertrag“. Eine gesonderte Regelung ist auch deshalb erforderlich, weil § 451 HGB-E lediglich auf die Vorschriften des Ersten Unterabschnitts verweist, jedoch keine Aussage über die Anwendung der Vorschriften des Zweiten Unterabschnitts über den Umzugsvertrag trifft.

Regelungsgegenstand ist nach dem Wortlaut des Satzes 1 ein Frachtvertrag, der die Beförderung von Umzugsgut mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln zum Gegenstand hat. In Anknüpfung an den Regelungsinhalt des § 451 HGB-E wird auch hier vorausgesetzt, daß ein einheitlicher Frachtvertrag geschlossen ist, der nach seinem Inhalt auf den Einsatz verschiedenartiger Beförderungsmittel gerichtet ist. Auf einen „multimodalen Umzugsvertrag“ in diesem Sinne sind nach Satz 1 die Vorschriften des Zweiten Unterabschnitts anzuwenden. Nach der den Zweiten Unterabschnitt einleitenden Regelung in § 450 HGB-E über das jeweils anzuwendende Recht sind mithin vorrangig die besonderen Vorschriften des Zweiten Unterabschnitts bzw. anwendbare internationale Übereinkommen, ergänzend die allgemeinen Bestimmungen des Ersten Unterabschnitts heranzuziehen. Somit soll im Grundsatz – abweichend von den für den allgemeinen multimodalen Frachtvertrag geltenden Bestimmungen der §§ 451 bis 451 b HGB-E – durchweg eine „Einheitslösung“ auf der Basis der für den unimodalen Umzugsvertrag geltenden Bestimmungen des Zweiten Unterabschnitts eingreifen. Dies gilt nach Satz 1 für alle Fälle des „multimodalen Umzugsvertrags“, unabhängig davon, ob der Schadensort bekannt oder unbekannt ist.

Durch Statuierung dieser „Einheitslösung“ auf der Basis des allgemeinen Umzugsrechts soll der bereits im Rahmen der grundsätzlichen Erörterungen zum Umzugsrecht erkannten Sondersituation bei Umzugstransporten auch für die Fälle multimodaler Beförderung Rechnung getragen werden. So soll die einheitliche Anknüpfung an ein uniformes Regelungssystem insbesondere den Schutzbedürfnissen des Umzugskunden dienen. Dieser befindet sich bei Umzügen ohnehin in einer Ausnahmesituation, da er in der Regel sämtliche Güter, durch die er einen bestimmten Lebensbereich, in der Mehrzahl der Fälle sogar seine Privatwohnung, gestaltet hat, dem Beförderer anvertraut. Er sähe sich daher durch das für das allgemeine Frachtrecht entwickelte Regelungsmodell, das ein Ineinandergreifen von „Einheitslösung“ und „network“-System vorsieht, wonach gegebenenfalls auch die Anwendung unterschiedlicher Transportrechtsordnungen auf denselben Umzugsvorgang in Betracht kommt, eher überfordert. Durch Verweisung auf das allgemeine Umzugsrecht wird schließlich sichergestellt, daß auch in Fällen des „multimodalen Umzugsvertrags“ diejenigen Vorschriften Anwendung finden, die auch und auf die Eigenarten des Umzugstransports, bei dem in der Regel gebrauchtes, in seiner Zusammensetzung inhomogenes Gut befördert wird, zugeschnitten ist.

Folgerichtig wird auf eine Differenzierung zwischen Privatleuten und Kaufleuten, wie diese etwa das allgemeine Umzugsrecht in §§ 450 b und 450 h HGB-E enthält, im Zusammenhang mit dem „multimodalen Umzugstransport“ verzichtet: Unterschiedliche Schutzbedürfnisse, die eine abgestufte Rechtsfolgenlösung rechtfertigen, sind nämlich auch nach dem allgemeinen Umzugsrecht nur partiell, so hinsichtlich der güterbezogenen Pflichten des Absenders (§ 450 b Abs. 1 und 2 HGB-E), der Unterrichtungspflichten des Frachtführers (§ 450 b Abs. 3 HGB-E) und der Zulässigkeit abweichender Vereinbarungen (§ 450 h HGB-E) anerkannt. Die Notwendigkeit, überhaupt eine vom allgemeinen Frachtrecht abweichende Regelung für Umzugstransporte vorzusehen, ergibt sich aus der umschriebenen Sondersituation, die Umzugstransporte unabhängig davon kennzeichnet, ob Privat- oder Kaufleute beteiligt sind.

Eine Kollision mit anderen Rechtsvorschriften, die die Anwendung der „Einheitslösung“ verbieten, ist nicht zu befürchten. Um etwaige völkerrechtliche Verletzungen internationaler Übereinkommen zu vermeiden, wird in Satz 2 für die Fälle bekannten Schadensortes, in denen für die schadensträchtige Teilstrecke ein für die Bundesrepublik Deutschland verbindliches internationales Übereinkommen gilt, unter Durchbrechung der „Einheitslösung“ der Rückgriff auf das in § 451 a HGB-E niedergelegte „network“-System angeordnet. Demnach ist in diesen Fällen auf die Haftung des Frachtführers das jeweilige Übereinkommen als Recht der schadensträchtigen Teilstrecke anzuwenden. Wie bereits zum allgemeinen Umzugsrecht in der Begründung zu § 450 HGB-E ausgeführt, kommt nach gegenwärtiger Rechtslage jedenfalls für Schienen-, Luft- und Seestrecken im Rahmen von Umzugsbeförderungen die Geltung internationaler Übereinkommen, nämlich

der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM), des Warschauer Abkommens sowie der Haager Regeln in Betracht.

Zu § 451 d (Abweichende Vereinbarungen)

Die Vorschrift bestimmt die Grenzen vertraglicher Gestaltungsmöglichkeiten bei Beförderungen mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln. Regelungsziel ist es, im Interesse der Einfachheit und Übersichtlichkeit soweit wie möglich das zum allgemeinen Frachtrecht in § 448 HGB-E entwickelte Konzept auf den multimodalen Verkehr zu erstrecken. Die für das allgemeine Frachtrecht angestellten Überlegungen können im Grundsatz auch auf die Fälle der Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln übertragen werden, da Schutzbedürfnisse und Interessenlage dieselben sind.

Absatz 1 bestimmt dementsprechend in Satz 1 zunächst, daß von der Vorschrift des § 451 b Abs. 2 Satz 1 HGB-E, die als einzige der Bestimmungen des Dritten Unterabschnitts eine eigenständige Regelungsaussage, nicht lediglich eine Rechtsanwendungsbestimmung enthält, nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im einzelnen ausgehandelt ist. Dabei kann die Vereinbarung durchaus für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen sein. Eine Abweichung wird hier mithin nur unter denjenigen Voraussetzungen zugelassen, die auch § 448 Abs. 1 Satz 1 HGB-E für bestimmte Vorschriften des allgemeinen Frachtrechts aufstellt.

Im übrigen ordnet Satz 2 des Absatzes 1 an, daß sich die Abdingbarkeit der in diesem Unterabschnitt enthaltenen Bestimmungen jeweils nach derjenigen Vorschrift richtet, auf die diese Bestimmungen Bezug nehmen. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, daß sich die Frage der zwingenden Geltung einer Rechtsvorschrift unabhängig davon beantwortet, ob diese unmittelbar bei unimodaler Beförderung eingreift oder ob sie in Fällen multimodaler Beförderung über die Anwendungsbestimmungen dieses Unterabschnitts berufen wird. Weiter führt diese Regelung im Ergebnis dazu, daß die zum allgemeinen Frachtrecht entwickelte, in § 448 HGB-E niedergelegte Konzeption in nicht unerheblichem Maße auch auf die Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln ausstrahlt: Sowohl in Fällen des unbekanntem Schadensorts, in denen gemäß § 451 HGB-E die „Einheitslösung“ auf der Grundlage des allgemeinen Frachtrechts eingreift, als auch in Fällen bekanntem Schadensorts, in denen sich nach § 451b HGB-E jedenfalls Schadensanzeige und Verjährung nach den insoweit einschlägigen Vorschriften der §§ 438 und 439 HGB-E richten, ist auf das allgemeine Frachtrecht zurückzugreifen. In diesen Fällen bestimmt sich – jeweils soweit die allgemeine frachtrechtliche Bestimmung anzuwenden ist – auch die Zulässigkeit von Parteivereinbarungen nach den allgemein in § 448 HGB-E niedergelegten Grundsätzen. Gleiches gilt für das Umzugsrecht hinsichtlich der insoweit bestehenden Sonderbestimmung des § 450h HGB-E. Da § 451c HGB-E für den „multimodalen Umzugsvertrag“ auf die Vorschriften des Zwei-

ten Unterabschnitts, somit auch auf § 450h HGB-E verweist, setzt sich auch hier das für den unimodalen Umzugsvertrag entwickelte Modell zugleich in Fällen multimodaler Beförderung durch.

Das dem Absatz 1 zugrundeliegende Konzept, wonach die Frage der zwingenden Geltung einer Bestimmung unabhängig davon zu beantworten ist, ob diese unmittelbar oder mittelbar kraft Verweisung Anwendung findet, wird auch an anderer Stelle des Entwurfs aufgegriffen, nämlich in der speditonsrechtlichen Bestimmung des § 465 Abs. 3 HGB-E, die die zwingende Geltung der bei Selbsteintritt, Fixkosten- oder Sammelladungsspedition berufenen frachtrechtlichen Vorschriften regelt. Dementsprechend findet sich dort eine mit der hier zum multimodalen Verkehr getroffenen Vorschrift übereinstimmend formulierte Regelung.

Absatz 2 erweitert – über Absatz 1 hinausgehend – die Gestaltungsfreiheit der Parteien durch Zulassung auch vorformulierter Vertragsbedingungen. Damit soll den dringenden Bedürfnissen der Praxis, die sich in heute verbreiteten Vertragsformularen und Standardbedingungen, so den UNCTAD/ICC-Regeln für multimodale Transportdokumente von 1992 oder des FIATA Multimodal Transport Bill of Lading von 1992 manifestieren, Rechnung getragen werden.

Allerdings stellt die vorgeschlagene Regelung für zulässigerweise zu verwendende Vertragswerke zugleich inhaltliche Vorgaben auf: Eine Öffnung auch für formularmäßige Vereinbarungen erfolgt nur insoweit, als diese die Haftung bei bekanntem Schadensort (§ 451a HGB-E) betreffen. Denn die Abdingbarkeit der bei unbekanntem Schadensort anwendbaren Vorschriften – auch soweit es um vorformulierte Vertragsbedingungen geht – beantwortet sich nach § 451d Abs. 1 Satz 2, § 451 Satz 1 in Verbindung mit § 448 HGB-E. Nach der hier vorgeschlagenen Regelung kommt eine Abweichung im Rahmen vorformulierter Vertragsbedingungen weiter nur insoweit in Betracht, als sie inhaltlich auf die Anwendung der allgemeinen frachtrechtlichen Vorschriften des Ersten Unterabschnitts gerichtet ist. Zugelassen sind also zum einen Vereinbarungen, die unter Durchbrechung des „network“-Systems eine Einheitshaftung auf der Grundlage des allgemeinen Frachtrechts vorsehen (Nummer 1), zum anderen solche, nach denen jedenfalls einzelne Teilstreckenrechte für den Fall des Schadenseintritts auf dieser Strecke durch das allgemeine Frachtrecht ersetzt werden sollen (Nummer 2). Auf diese Weise soll sichergestellt werden, daß die Verwendung formularmäßiger Vereinbarungen nicht zur Folge hat, daß entweder eine gänzlich unübersichtliche Rechtslage entsteht oder daß Ergebnisse herbeigeführt werden, die mit den Wertungen des Ersten Unterabschnitts nicht im Einklang stehen. Wenn Formularverträge nur – wie vorgeschlagen – auf die Vereinbarung der Haftung nach den Vorschriften des Ersten Unterabschnitts gerichtet sind, bestehen diese Gefahren nicht. Vielmehr wird lediglich dem allgemeinen Frachtrecht, das doch einen weitestgehend angemessenen Interessenausgleich zwischen den Parteien zum Ziel hat, ein größerer Anwendungsbereich eröffnet.

So leisten die Parteien durch die Vereinbarung einer Einheitshaftung auf der Grundlage des allgemeinen Frachtrechts nach Nummer 1 selbst einen Beitrag zur Rechtsvereinheitlichung. Von einer Bestimmung, die diese Vereinbarungsmöglichkeit gesetzlich fest schreibt, kann ein positiver Vereinheitlichungsdruck ausgehen. Die Durchbrechung des in § 451 a HGB-E aufgenommenen „network“-Systems durch Vereinbarung der „Einheitslösung“ erscheint hierbei unbedenklich: Mag sich auch eine dahingehende gesetzgeberische Lösung dem Vorwurf ausgesetzt sehen, hier Interessen einzelner zu vernachlässigen, so gilt dies nicht, wenn ein derartiges Regelungsmodell Inhalt einer Parteivereinbarung ist, da dann die Parteien ihre Interessen vor Eingehung dieser Vereinbarung abgeglichen haben werden.

Die in Nummer 2 zugelassene Ersetzung des schadensträchtigen Teilstreckenrechts durch das allgemeine Frachtrecht soll demgegenüber den Parteien ermöglichen, im Interesse größerer Rechtssicherheit auf den Rückgriff auf Einzelrechte zu verzichten. Dieses Vereinbarungsmodell gewinnt insbesondere dann Bedeutung, wenn die Parteien selbst die mit einer durchgängigen Anwendung des „network“-Systems bei internationalen Sachverhalten verbundenen Anwendungsschwierigkeiten hinsichtlich ausländischer Teilstreckenrechte erkannt haben und diese vermeiden wollen.

In die vorgeschlagene Regelung sind Umzugstransporte nach § 451c HGB-E insgesamt nicht einbezogen worden. Hier gilt nämlich ohnehin stets einheitlich das für unimodale Beförderungen anzuwendende Recht, so daß es einer Bestimmung, die auf eine weiterreichende Anwendung der allgemeinen Vorschriften durch Vereinbarung gerichtet ist, nicht bedarf.

Abweichend von dem Vorschlag der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts bedarf es keiner Sonderregelung für den Fall, daß der Vertrag auch die Beförderung mit einem Seeschiff zum Gegenstand hat. Die von der Sachverständigenkommission vorgesehene Bestimmung sollte es über Absatz 2 hinaus ermöglichen, in diesem Fall auf die mit zwei Sonderziehungsrechten je Kilogramm Rohgewicht deutlich niedrigeren seerechtlichen Haftungshöchstsummen zurückzugreifen (zu den Gründen hierfür vgl. Bericht der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts aaO., Begründung zu § 451d, S. 152 f.). Da nach dem vorliegenden Entwurf ohnehin gestattet ist, im Wege allgemeiner Geschäftsbedingungen von dem allgemeinen frachtrechtlichen Haftungshöchstbetrag von 8,33 Sonderziehungsrechten je Kilogramm Rohgewicht sowohl nach unten als auch nach oben abzuweichen (vgl. § 448 Abs. 2 HGB-E in der Fassung dieses Entwurfs), ist eine Sonderregelung für multimodale Beförderungen, die unter anderem die Beförderung mit einem Seeschiff zum Gegenstand haben, überflüssig.

Auch ohne ausdrückliche Regelung kann damit das heute im internationalen Verkehr gebräuchliche FIATA Multimodal Transport Bill of Lading von 1992, das gegenwärtig für multimodale Transporte unter Einschluß eines Schiffstransports durchweg die An-

wendung der Haager Regeln vorsieht (Klauseln Nr. 6.6., 7.2.), weiterhin angewendet werden, ohne daß gegen deutsches Recht verstoßen wird.

Absatz 3 ordnet schließlich die Unwirksamkeit jeglicher Parteivereinbarung, die gegen eine zwingend geltende Bestimmung eines für die Bundesrepublik Deutschland verbindlichen internationalen Übereinkommens verstößt, an. Die Vorschrift statuiert insoweit ausdrücklich einen Anwendungsvorrang dieser internationalen Übereinkommen auch gegenüber solchen Parteivereinbarungen, die in den vorstehenden Bestimmungen zugelassen worden sind. Sie wird zur Wahrung völkerrechtlicher Verpflichtungen und im Interesse größtmöglicher Anwendungsklarheit für erforderlich gehalten.

Zum Fünften Abschnitt (Speditionsgeschäft)

Zu § 452 (Speditionsvertrag)

Absatz 1 definiert den Speditionsvertrag. Charakteristischer Vertragsinhalt ist danach die Verpflichtung des Spediteurs, die Versendung des Gutes für Rechnung des Versenders zu besorgen. In Übereinstimmung mit dem vorgeschlagenen Frachtrecht (§ 407 Abs. 1 HGB-E) sowie der Systematik des Vertragsrechts des Bürgerlichen Gesetzbuchs und in Abweichung vom geltenden Recht (vgl. § 407 Abs. 1 HGB) wird der Speditionsvertrag damit nicht mehr mittelbar über die Definition der Person des Spediteurs festgelegt. Mit dieser Anknüpfung an den Idealtypus des Speditionsvertrages grenzt sich der Entwurf gleichzeitig vom Spediteurbegriff der Allgemeinen Spediteur-Bedingungen (ADSp) ab. Abgesehen davon, daß sich der berufsständische Spediteurbegriff, also der vom realtypischen Leitbild her interpretierte Begriff des Spediteurs nicht in die Systematik des privatrechtlichen Vertragsrechtes ohne Brüche einfügen ließe, ist dieses Leitbild einem ständigen Wandel in der Praxis unterworfen und entzieht sich von daher schon einer Erfassung in einer gesetzlichen Definition. Der Spediteur im berufsständischen Sinne mag eine Vielzahl von Geschäften, etwa das Fracht-, Lager- und Umschlagsgeschäft betreiben und bestimmte werkvertragliche Leistungen erbringen, doch prägen diese nicht den idealtypischen Inhalt des Speditionsvertrages. Von daher verzichtet der Entwurf konsequenterweise darauf, den Spediteur als vertragsrechtliche Rechtsfigur im Sinne eines modernen Logistikunternehmers zu umschreiben. Der Speditionsvertrag ist daher aus der Sicht des Entwurfs als handelsrechtlicher Sonderfall des Geschäftsbesorgungsvertrages konzipiert. Die entsprechenden Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs (§§ 675 i. V. m. 662 ff. BGB) sind daher ergänzend heranzuziehen.

Grundmerkmal des Speditionsvertrages ist nach dem Entwurf die Besorgung der Versendung des Gutes. Was darunter zu verstehen ist, wird näher in § 453 Abs. 1 HGB-E und damit ausführlicher als im geltenden Recht definiert. Andere Merkmale der bisherigen Spediteurdefinition in § 407 Abs. 1 HGB sind dagegen fortgelassen. Zu nennen sind hier die Gewerbsmäßigkeit (vgl. insoweit aber Absatz 3 in der Fassung des Entwurfs) sowie das Merkmal „in eige-

nem Namen“. Ein Speditionsvertrag soll danach auch dann vorliegen, wenn der Spediteur die erforderlichen Verträge bei Bestehen einer entsprechenden Vollmacht im Namen des Versenders abschließt (vgl. § 453 Abs. 3 in der Fassung des Entwurfs). Daß der Spediteur – entgegen dem jetzigen wie auch dem hier vorgeschlagenen Leitbild – ausnahmsweise in fremdem Namen handelt, ändert für sich genommen noch nicht den Charakter des Vertrages als Speditionsvertrag.

Notwendiges Merkmal des Speditionsvertrages soll wie im geltenden Recht die fremdnützige Tätigkeit („für Rechnung des Versenders“) sein. Die fremdnützige Geschäftsbesorgung ist somit ein essentielles Abgrenzungsmerkmal des Speditionsvertrages gegenüber anderen Vertragstypen. Der Begriff des „Versenders“ zur Bezeichnung der anderen Vertragspartei soll in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht ebenfalls beibehalten werden.

Anders als das geltende Recht (vgl. § 407 Abs. 2 HGB) verzichtet der Entwurf darauf, ergänzend das Kommissionsrecht des Handelsgesetzbuchs (§§ 383 bis 406 HGB) auf den Speditionsvertrag für anwendbar zu erklären. Von der Verweisung auf das Kommissionsrecht wird abgesehen, weil eine in sich geschlossene Regelung im Gleichklang mit dem Frachtrecht geschaffen werden soll. Die bislang nach § 407 Abs. 2 HGB anzuwendenden Vorschriften des Kommissionsrechts sind in den Fünften Abschnitt in der Fassung des Entwurfs eingearbeitet worden, soweit deren Anwendung in Frage kommt.

Absatz 2 regelt die vertragliche Hauptpflicht des Versenders, also des Vertragspartners des Spediteurs. Diese besteht darin, die vereinbarte Vergütung zu zahlen. Eine entsprechende Regelung fehlt – von der lediglich indirekten Vertragsdefinition her konsequent – im geltenden Recht. Anders als im geltenden Recht, jedoch in Übereinstimmung mit der Terminologie des Bürgerlichen Gesetzbuches im Dienst- und Werkvertragsrecht, soll für die vom Versender zu bezahlende Summe der Oberbegriff der „Vergütung“ eingeführt werden. Das geltende Recht (vgl. § 409 HGB) rückt dagegen den Begriff der Provision ins Zentrum, stellt aber gleichzeitig klar, daß die vom Versender zu bezahlende Gesamtsumme auch noch andere Bestandteile enthält (Fracht, Auslagen und Verwendungen, vgl. etwa § 410 HGB). Die Wahl des Begriffs der „Vergütung“ hat demgegenüber den Vorteil, als Oberbegriff sowohl auf die Provisions- wie auch auf die Fixkostenspedition anwendbar zu sein. Absatz 2 ist insofern neutral gehalten, als er kein konkretes Vergütungsmodell (einerseits Provision und Aufwändungsersatz, andererseits festes Entgelt) vorschreibt. Beide Modelle sind nach dem Konzept des Entwurfs möglich (vgl. hierzu auch die Begründung zu § 455 HGB-E).

Absatz 3 entspricht konzeptionell der vorgeschlagenen frachtrechtlichen Vorschrift des § 407 Abs. 3 Nr. 2 HGB-E. Wie letztere weicht er damit von der von der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts vorgeschlagenen Fassung ab und berücksichtigt die Vorgaben des Entwurfs eines Gesetzes zur Neuregelung des Kaufmanns- und Fir-

menrechts und zur Änderung anderer handels- und gesellschaftsrechtlicher Vorschriften (Handelsrechtsreformgesetz – HRefG). Die Norm soll sicherstellen, daß die Besorgung der Versendung sowohl durch einen – nach geltendem Recht – vollkaufmännischen als auch einen (künftig als gesonderte Rechtsfigur entfallenden) minderkaufmännischen Spediteur sowie einen – künftig ebenfalls nicht mehr gesondert normierten – Gelegenheitspediteur (§ 415 HGB) den Vorschriften des vorgeschlagenen Fünften Abschnitts unterfällt. Wegen der Einzelheiten wird auf die Begründung zu § 407 HGB-E Bezug genommen.

Zu § 453 (Besorgung der Versendung)

Regelungsgegenstand dieser Kernvorschrift des Fünften Abschnitts sind die Pflichten des Spediteurs. Dabei knüpft Absatz 1 an den Begriff der Besorgung der Versendung in § 452 Abs. 1 HGB-E an und definiert diesen näher. Die Besorgung der Versendung wird hierbei zunächst mit dem Oberbegriff der „Organisation der Beförderung“ umrissen. Dieser Begriff findet sich im geltenden Speditionsrecht des Handelsgesetzbuchs bislang nicht, erscheint aber geeignet, die Besorgungspflicht des Spediteurs plakativ zu konkretisieren. Organisation der Beförderung ist nach der Systematik des Entwurfs deckungsgleich mit der in § 452 Abs. 1 HGB-E genannten Kernpflicht des Spediteurs zur Besorgung der Versendung. Diese Pflicht wird in Absatz 1 durch einen nicht enumerativen Beispielskatalog weiter ausgedeutet. Der auf die Organisation der Beförderung bezogene Kernbereich der Spediteurpflichten (Absatz 1) wird außerdem begleitet von einer Reihe expeditioneller Nebenpflichten, die aber nicht unmittelbar dem Kernbereich zuzurechnen sind und deren Erfüllung daher nur bei entsprechender Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien geschuldet wird (Absatz 2).

Mit der Entscheidung für diese Grundsystematik geht eine Absage an mehrere denkbare Alternativkonzepte für die Konkretisierung der Spediteurpflichten einher. Eine erste solche denkbare Alternativlösung bestand darin, den Abschluß der erforderlichen Transportverträge, insbesondere der Frachtverträge, als wesentlichen Inhalt der Spediteurpflichten herauszuheben und allenfalls ergänzend weitere versendungsdienliche Maßnahmen als Nebenpflichten des Spediteurs zu benennen. Eine derartige Beschränkung der vertragstypischen Pflichten des Spediteurs wurde aber als zu eng empfunden, und dies erst recht dann, wenn die Besorgungstätigkeit des Spediteurs gesetzlich auf den ausschließlichen Abschluß von Frachtverträgen begrenzt würde. Als durchaus typisch für das heutige Speditionsgeschäft sind nämlich Transportketten anzusehen, die eine Zusammenarbeit verschiedener Einzelunternehmer sowie eine gestalterische Organisation dieses Zusammenwirkens erforderlich machen. Dies gilt etwa für die Zwischenspedition, aber auch für eine im Rahmen des Transports vorkommende Lagertätigkeit, und erst recht für den multimodalen Transport. Bei einer derartigen Fassung der Spediteurpflichten käme nur unvollkommen zum Ausdruck, daß sich die Tätigkeit des Spediteurs typischerweise nicht im bloßen Abschluß der Transportverträge mit Dritten er-

schöpft. Absatz 1 trifft daher die Grundentscheidung für eine Umschreibung der Besorgung der Versendung in einer durch Beispiele konkretisierten Generalklausel.

Eine andere Variante ging dahin, die Geschäftsbesorgungspflicht des Spediteurs nicht allein durch den Begriff der Organisation der Beförderung zu bestimmen, sondern letztere nur als Teilaspekt der vertragstypischen Hauptpflicht des Spediteurs zu begreifen. Nach dieser das bisherige gesetzliche Leitbild des „Schreibtisch-Spediteurs“ sprengenden Konzeption wäre die in § 452 Abs. 1 HGB-E statuierte Verpflichtung des Spediteurs durch drei kumulative Elemente zu beschreiben gewesen, nämlich zum einen die Organisation der Beförderung, zum zweiten den Abschluß der erforderlichen Verträge und zum dritten durch die Erbringung weiterer expeditioneller Leistungen. Eine derartige Konzeption wurde allerdings aus mehreren Gründen als zu weit empfunden. Eine solche dreigliedrige Umschreibung des Lebenssachverhalts ist zwar im Ausgangspunkt zutreffend, berücksichtigt jedoch zu wenig, daß die Ausführung sonstiger beförderungsbezogener Leistungen (dritte Kategorie) nach Art und Umfang von Fall zu Fall stark differiert und damit Sache der individuellen Parteivereinbarung, nicht jedoch des idealtypischen Inhalts des Speditionsvertrages ist. Von daher waren die sonstigen beförderungsbezogenen Leistungen, die vom Spediteur erbracht werden, aus der Kardinalpflicht der Organisation der Beförderung auszustanzen und auf den Fall einer (besonderen) Vereinbarung zu reduzieren. Zum anderen bildet der Abschluß der erforderlichen Transportverträge durch den Spediteur keine von der Organisation der Beförderung verschiedene, sondern von ihr mit umfaßte Pflichtenkategorie: Dem Abschluß der erforderlichen Transportverträge geht der gedankliche Entwurf des Ablaufs der Beförderung voraus. Der Abschluß der erforderlichen Transportverträge ist damit sozusagen lediglich die rechtstechnische Umsetzung des zuvor erstellten Organisationskonzepts. Dies wird in der hier vorgeschlagenen Fassung der Absätze 1 und 2 berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund sind die in Absatz 1 Nr. 1 bis 3 beispielhaft aufgezählten Teilaspekte der Organisation der Beförderung zu sehen. Jede der drei Nummern betrifft eine der drei Teilphasen der Beförderungsorganisation (Nummer 1 die Konzeptionsphase, Nummer 2 die Ausführungsphase und Nummer 3 die Nachphase) und hebt hierbei die in jeder Phase jeweils typischerweise vom Spediteur zu leistende Tätigkeit hervor. Dies schließt nicht aus, daß in jeder der drei Phasen zusätzliche, ebenfalls dem Organisationsbegriff des Absatzes 1 unterzuordnende Tätigkeiten erforderlich werden, die dann ebenfalls als Kernpflichten einzuordnen sind; nur fallen solche nicht stets an und sind im gegebenen Falle aus den Vertragsvereinbarungen und Umständen des Einzelfalls herzuleiten. Insbesondere zu Absatz 1 Nr. 2 wurden mehrere Alternativformulierungen zur Umschreibung der Art der Einwirkung des Spediteurs auf den ausführenden Unternehmer erwogen, etwa „Anleitung“, „Instruktion“, „Unterweisung“ oder „Beauftragung“. Die jetzt gewählte Formulie-

rung („Erteilung von Informationen und Weisungen an die ausführenden Unternehmer“) versteht sich insoweit als Kompromiß. Absatz 1 Nr. 3 ist inhaltlich an der kommissionsrechtlichen Vorschrift des § 388 Abs. 1 1. Halbsatz a. E. HGB orientiert worden.

Absatz 2 erfaßt im Gegensatz zu Absatz 1 solche Pflichten des Spediteurs, die zwar beförderungsbezogen und damit expeditioneller Natur sind, die aber den Typus des Speditionsvertrages nicht prägen, d. h. nicht dem Kernbereich der organisatorischen Tätigkeit unterfallen. Ihre Erfüllung wird daher vom Spediteur nicht automatisch, sondern nur kraft besonderer Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien geschuldet. Dabei soll der Ausdruck „sonstiger vereinbarter [Leistungen]“ deutlich machen, daß zwar einerseits eine Vereinbarung erforderlich ist, diese jedoch nicht ausdrücklich erfolgen muß, sondern auch konkludent den Umständen zu entnehmen sein kann. Ein Hinweis darauf, daß der Inhalt der expeditionellen Verpflichtung auch nach der Übunglichkeit bestimmt werden kann, ist entbehrlich. In der Praxis wird der Spediteur vielfach mit der Versendung des Gutes betraut, ohne daß weitere Erklärungen abgegeben werden. Der Inhalt seiner Verpflichtungen – etwa eine Pflicht zur Verzollung – ist dann nach den Umständen, etwa der Art der Versendung oder den Handelsbräuchen, zu ermitteln. Hilfsweise kann neben bestehenden Handelsbräuchen auch auf die Verkehrssitte (vgl. § 157 BGB) zur Ermittlung des Pflichtinhaltes zurückgegriffen werden.

Absatz 2 Satz 1 umreißt diese beförderungsbezogenen Leistungen mit Hilfe einer offenen Generalklausel, die mit einem Beispielskatalog (Versicherung, Verpackung, Kennzeichnung, Zollbehandlung) kombiniert wird. Dieser ist nicht abschließend. Der Beispielskatalog des Absatzes 2 Satz 1 ist knapp gehalten und auf beförderungsbezogene Elemente beschränkt. Weitere denkbare expeditionelle Nebenpflichten wären z. B. die Beschaffung von Begleitpapieren und sonstigen Dokumenten, die Kontrolle des Gutes auf Unversehrtheit oder eine über die Zollbehandlung hinausgehende sonstige amtliche Behandlung des Gutes.

Zusätzlich sind neben der in Absatz 1 umrissenen Organisationsleistung und den in Absatz 2 Satz 1 beschriebenen beförderungsbezogenen Pflichten noch weitere Pflichten denkbar, die aber nicht mehr expeditioneller Natur sind. Im Einzelfall kann der Spediteur z. B. auch zusätzliche Pflichten mit werk- oder dienstvertraglichem Charakter übernehmen. In solchen Fällen liegt dann allerdings ein gemischter Vertrag, der aus speditionrechtlichen und bürgerlichrechtlichen Elementen zusammengesetzt ist, vor.

Absatz 2 Satz 2 behandelt die Frage, ob der Spediteur in bezug auf die sonstigen auf die Beförderung bezogenen Leistungen nach Satz 1 deren Erbringung selbst schuldet oder aber hierzu auf eine Fremdausführung durch von ihm beauftragte dritte Unternehmer zurückgreifen kann und dementsprechend nur für Auswahlverschulden haftet. Satz 2 statuiert für den Fall des Fehlens einer entsprechenden Vereinbarung im Zweifel die Selbstverpflichtung des Spedi-

teurs. Dies bedeutet keine Abkehr vom Idealtyp des geschäftsbesorgenden, also Dritte beauftragenden Spediteurs. Diesem bleibt unbenommen, mit dem Versender die Delegation solcher ergänzender beförderungsnaher Verpflichtungen an dritte Unternehmer zu vereinbaren. Hat sich der Spediteur jedoch entschieden, zusätzliche speditionelle Leistungen im Sinne des Satzes 1 vertraglich zu übernehmen (was ihm freisteht), so soll er diese grundsätzlich auch selbst oder durch einen Erfüllungsgehilfen erbringen. Er schuldet dann auch den Erfolg und haftet, soweit er sich dritter Unternehmer bedient, für Schäden, die diese Erfüllungsgehilfen anrichten. Will er solche Leistungen nicht selbst erbringen, so soll er in der vertraglichen Vereinbarung bereits die Beschränkung der übernommenen Pflichten auf den bloßen Vertragsabschluß mit Dritten festschreiben.

Absatz 3 schließt an Absatz 1 Nr. 2 (Abschluß der für die Versendung erforderlichen Verträge) an. Nach Absatz 3 können diese Verträge vom Spediteur im eigenen Namen oder, falls der Versender hierzu Vollmacht erteilt hat, in dessen Namen abgeschlossen werden. Dies bedeutet insofern eine Erweiterung gegenüber dem geltenden Recht, als § 407 Abs. 1 HGB bislang vorsieht, daß der Spediteur die Güterversendung – und damit auch den Abschluß der erforderlichen Verträge – in eigenem Namen besorgt. Absatz 3 stellt insofern klar, daß ein bei Vorliegen der anderen erforderlichen Merkmale als Speditionsvertrag zu identifizierender Vertrag diese Qualität nicht dadurch verliert, daß der Versender den Spediteur beauftragt, die erforderlichen Verträge in dessen Namen zu schließen. Das Handeln in eigenem Namen soll danach kein notwendiges Merkmal des Speditionsvertrages mehr sein.

Absatz 4 entspricht geltendem Recht (vgl. § 408 Abs. 1 Halbsatz 2 HGB). Die Interessenwahrungspflicht bezieht sich, was bereits aus der Stellung der Vorschrift folgt, nicht lediglich auf die Organisationspflichten des Absatzes 1, sondern auch auf die Pflichten nach Absatz 2. Sie ist auch dann zu beachten, wenn der Spediteur mangels hinreichend konkreter oder ausführbarer Weisungen des Versenders nach eigenem Ermessen handelt. Es erscheint aber entbehrlich, dies – entsprechend § 13 ADSp – gesetzlich festzuschreiben.

Zu § 454 (Behandlung des Gutes. Begleitpapiere. Mitteilungs- und Auskunftspflichten)

Die Vorschrift behandelt die Pflichten des Versenders. Über den Wortlaut der Überschrift hinaus statuiert sie ferner eine verschuldensunabhängige Haftung des Versenders in bestimmten Fällen in Absatz 2. Die Vorschrift korrespondiert damit mit den frachtrechtlichen Regelungen der §§ 410, 411 sowie 413 und 414 HGB-E, ohne jedoch auf diese zu verweisen oder deren Wortlaut voll inhaltlich zu übernehmen. Sie hat kein Vorbild im geltenden Recht. Eine vergleichbare Regelung befindet sich nur in Artikel 7 des von UNIDROIT ausgearbeiteten Entwurfs eines Übereinkommens über den internationalen Speditionsvertrag.

Absatz 1 statuiert – im Vergleich zum Frachtrecht in geraffter Form – die Verpackungs-, Kennzeichnungssowie bestimmte Mitteilungs- und Auskunftspflichten des Versenders. Angesichts der unterschiedlichen Berufsbilder des Frachtführers als Werkvertragsunternehmer und des Spediteurs als Interessenwahrer stehen die Pflichten nach Absatz 1 Satz 2 ausdrücklich unter dem Vorbehalt einer abweichenden Parteivereinbarung, um einen Gleichlauf mit dem in § 453 Abs. 2 HGB-E umrissenen vertraglichen Pflichtengefüge des Spediteurs herzustellen.

Außerdem ist die Auskunftspflicht des Versenders im Vergleich zum Frachtrecht offener angelegt, um den Erfordernissen der Praxis Rechnung zu tragen. Engere Lösungen, die darauf abzielen, die Auskunftspflicht des Versenders stärker zu begrenzen, etwa auf den Fall einer erforderlichen amtlichen Behandlung des Gutes, wurden erwogen, aber verworfen. Dementsprechend sind im Ausgangspunkt alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen. Eingeschränkt wird die Regelung dadurch, daß das Pflichtenprogramm des Spediteurs gleichzeitig sein Recht auf Auskunft begrenzt. Der Erforderlichkeitsmaßstab im letzten Halbsatz wurde bewußt auf den individuell agierenden Spediteur zugeschnitten. Für den Regelfall wird sich die Erforderlichkeit der Auskunftserteilung freilich – in Übereinstimmung mit dem allgemeinen Handelsrecht – danach bestimmen, ob ein ordentlicher Spediteur für die Erfüllung seiner vertraglichen Pflichten der Auskunft bedarf, auch wenn dies nicht gesondert im Normtext statuiert ist.

Absatz 2 statuiert eine verschuldensunabhängige Haftung des Versenders. Gegen diese könnte eingewandt werden, daß eine eindeutige Zuordnung von Schadensursachen zur Versendersphäre nach dem Wesen des Speditionsvertrages nicht möglich ist. Der Versender soll nicht für Schadensfälle haften, zu denen es der Spediteur angesichts seiner Interessenwahrungspflicht gar nicht hätte kommen lassen dürfen. Der Entwurf entscheidet sich gleichwohl für die Statuierung der Gefährdungshaftung, weil sich ansonsten Wertungswidersprüche im Gesamtsystem des Transportrechts, namentlich beim Vergleich der Rechtsverhältnisse Frachtführer/Spediteur einerseits und Spediteur/Versender andererseits, ergeben würden. Denn der Spediteur unterliegt dem von ihm eingeschalteten Frachtführer gegenüber der frachtrechtlichen Absenderhaftung nach § 414 Abs. 1 HGB-E. Bei einem Auseinanderklaffen der Haftungsmaßstäbe würde dem Spediteur unter Umständen verwehrt, diese Haftung auf den letztverantwortlichen Versender abzuwälzen. Aus diesem Grunde ist die Haftungsregelung des Absatzes 2 in bezug auf einzelne Aspekte auch enger gefaßt als das in Absatz 1 enthaltene Pflichtenprogramm des Versenders. Während der Versender nach Absatz 1 alle Auskünfte zu erteilen hat, deren der Spediteur zur Erfüllung seiner Pflichten bedarf, ist die verschuldensunabhängige Haftung des Versenders nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 – entsprechend der Haftung des Absenders nach § 414 Abs. 1 Nr. 4 HGB-E – auf Schäden, die durch fehlende, unvollständige oder unrichtige Auskünfte, die für eine amtliche Behandlung des Gutes erforderlich sind, eingegrenzt.

Absatz 2 Satz 2 statuiert eine entsprechende Anwendung der Mitverschuldensregelung in der dem § 454 Abs. 2 HGB-E korrespondierenden Norm des Frachtrechts. An die Stelle des Frachtführers in § 414 Abs. 2 HGB-E tritt im Rahmen des Absatzes 2 Satz 2 der Spediteur.

Zu § 455 (Fälligkeit der Vergütung)

Die vorgeschlagene Vorschrift entspricht weitgehend § 409 HGB. Abgesehen von einer sprachlichen Modernisierung, die den Charakter der Vorschrift als Fälligkeitsregel stärker zum Ausdruck bringt, ergeben sich zwei Abweichungen gegenüber dem geltenden Recht. Zum einen wird in Übereinstimmung mit der Grundentscheidung des § 452 Abs. 2 HGB-E vom Provisions- zum Vergütungsbegriff übergegangen, zum anderen ist das überflüssige Merkmal „zur Beförderung“ fortgelassen. Eine Erweiterung der Vorschrift um Regelungen zur Präzisierung des Vergütungsbegriffs sowie zur Fixierung des Fälligkeitszeitpunktes im Rahmen längerer Transportketten ist bewußt unterblieben.

Der Entwurf bleibt auch in § 455 HGB-E offen für beide Vergütungsmodelle (Provision plus Aufwendungen oder festes Entgelt). Die Alternative, mangels abweichender Vereinbarung gesetzlich hilfsweise das Provisionsmodell zu statuieren, wurde nicht übernommen. Keinen Eingang in den Entwurf haben auch Regelungen zur Höhe der Vergütung gefunden. Zwar wurde erwogen, in Anlehnung an § 87b HGB zu regeln, daß im Zweifelsfalle die „angemessene“ oder „marktübliche“ Vergütung geschuldet sein soll. Abgesehen davon, daß solcher Regelungsinhalt den Rahmen einer Fälligkeitsregel sprengen würde, wurde eine entsprechende Regelung auch inhaltlich als überflüssig empfunden.

Keine Notwendigkeit besteht auch für eine zusätzliche Vorschrift, die klarstellt, ob die Vergütung im Rahmen einer längeren Beförderungskette, bei der mehrere Transportunternehmer eingeschaltet werden, mit der Übergabe des Gutes an den ersten oder den letzten Beförderer fällig geworden ist. Gegen die Maßgeblichkeit der Übergabe an den letzten Beförderer spricht, daß dieser Zeitpunkt in der Praxis für den Spediteur oft gar nicht zeitlich eindeutig zu fixieren ist und außerdem in vielen Fällen die eigentliche, vom Spediteur geschuldete Organisationstätigkeit bereits abgeschlossen ist. Nach der jetzigen Regelung, die für die Einschaltung eines Beförderers und für Transportketten gleichermaßen gilt, ist die Vergütung im Grundsatz mit der Übergabe an den ersten Beförderer fällig. Dies kann allerdings nur dann gelten, wenn im Falle einer Transportkette bereits im Zeitpunkt der Übergabe des Gutes an den ersten Beförderer die wesentliche Organisationsleistung des Spediteurs erbracht ist und der Spediteur bereits alles Erforderliche in die Wege geleitet hat, um die bestimmungsgemäße Abwicklung des Transports sicherzustellen.

Zu § 456 (Aufwendungsersatz. Auskunftspflicht. Herausgabepflicht)

Durch diese Vorschrift werden einzelne Bestimmungen des Kommissionsrechts sowie des Auftragsrechts

des Bürgerlichen Gesetzbuchs in das Speditionsrecht integriert. Dies wird notwendig, weil anders als im geltenden Recht (§ 407 Abs. 2 HGB) der Abschnitt über das Speditionsgeschäft keine Generalverweisung auf das Kommissionsrecht mehr enthält (vgl. dazu oben Begründung zu § 452 HGB-E).

Absatz 1 enthält die Anspruchsgrundlage für den Aufwendungsersatzanspruch des Spediteurs gegenüber dem Versender. Nach geltendem Recht ergibt sich dieser Anspruch aus § 407 Abs. 2 in Verbindung mit § 396 Abs. 2 HGB sowie § 670 BGB.

Absatz 2 entspricht fast wörtlich – mit Ausnahme der nicht passenden Bezugnahme auf das Auftragsverhältnis – § 666 BGB. Dieser wiederum entspricht im wesentlichen, wenn auch mit Modifikationen, § 407 Abs. 2 HGB in Verbindung mit § 384 Abs. 2 HGB. Die Anlehnung an das Auftragsrecht anstelle des Kommissionsrechts wurde gewählt, weil nach herrschender Rechtslehre trotz der ausdrücklichen Verweisung des Speditionsrechts auf das Kommissionsrecht § 666 BGB vorrangig vor § 384 Abs. 2 HGB Anwendung findet.

Absatz 3 enthält den Herausgabeanspruch des Versenders. Die Regelung entspricht § 407 Abs. 2 HGB in Verbindung mit § 384 Abs. 2 Halbsatz 2 a. E. HGB. In Übereinstimmung mit dem insoweit schon bisher subsidiär anwendbaren § 667 BGB wird Absatz 3 gegenständlich auch auf dasjenige erstreckt, was der Spediteur zur Ausführung des Geschäfts erhält.

Absatz 4 übernimmt den über § 407 Abs. 2 HGB auch schon bislang im Speditionsrecht anwendbaren § 392 HGB. Satz 1 ist gegenüber dem Wortlaut des § 392 Abs. 1 HGB um das Merkmal „im eigenen Namen“ präzisiert. Diese Klarstellung ist erforderlich, weil nach § 453 Abs. 3 HGB-E der Spediteur bei entsprechender Bevollmächtigung auch im Namen des Versenders tätig werden kann, § 392 Abs. 1 HGB jedoch ausschließlich auf Geschäfte, die der Kommissionär (hier: der Spediteur) im eigenen Namen abschließt, zugeschnitten ist. Satz 2 erweitert den Inhalt des § 392 Abs. 2 HGB über die noch nicht an den Versender abgetretenen Forderungen hinaus auf das in Erfüllung solcher Forderungen Erlangte, solange es identifizierbar im Vermögen des Spediteurs vorhanden ist. Die Regelung entspricht in ihrer Formulierung § 422 Abs. 2 HGB-E.

Zu § 457 (Selbsteintritt)

Satz 1 regelt – wie bislang § 412 Abs. 1 HGB – die Befugnis des Spediteurs zum Selbsteintritt. Entfallen ist gegenüber dem geltenden Recht der Zusatz, wonach diese Befugnis nur dann besteht, wenn nicht ein anderes bestimmt ist. Er ist im Hinblick darauf entbehrlich, daß in einer gesonderten Vorschrift (§ 465 HGB-E) künftig ausdrücklich geregelt wird, von welchen Vorschriften des Speditionsrechts vertraglich abgewichen werden kann. Die im übrigen von § 412 Abs. 1 HGB abweichende Formulierung soll stärker als bislang deutlich machen, daß es sich beim Selbsteintritt nicht um einen Realakt, sondern um eine (empfangsbedürftige) Willenserklä-

zung handelt, die den Schutzkautele der Rechtsge-
schäftslehre untersteht.

Satz 2 bestimmt, welche Folgen sich aus dem Selbst-
eintritt ergeben. Er beschränkt sich dabei auf den
Selbsteintritt des Spediteurs hinsichtlich der Beförde-
rung. Nur insoweit hat der Spediteur im Falle des
Selbsteintritts die Rechte und Pflichten eines Fracht-
führers oder Verfrachters.

Durch die Verwendung der Worte „Frachtführers
oder Verfrachters“ wird klargestellt, daß nicht nur
die im Ersten Unterabschnitt geregelten, sondern alle
Frachtgeschäfte erfaßt werden sollen. Weiter wird
durch die Regelung klargestellt, daß ein Selbsteintritt
des Spediteurs im Sinne des § 457 HGB-E hinsicht-
lich der in § 453 Abs. 2 HGB-E genannten Pflichten
genausowenig in Frage kommt, wie ein Selbsteintritt
in die vom Spediteur im Kern geschuldete Organisa-
tionsleistung. Für einen derartigen Selbsteintritt be-
steht kein Bedürfnis. Denn aus dem Ineinandergrei-
fen des § 453 Abs. 2 HGB-E und des Satzes 2 ergibt
sich, daß der Spediteur neben der Organisationslei-
stung auch die sonstigen expeditionellen Pflichten pri-
mär selbst zu erfüllen hat. Kann oder will er diese
Pflichten ausnahmsweise nicht selbst erfüllen, muß
er mit dem Versender vertraglich vereinbaren, daß er
nur den Abschluß der zur Erbringung dieser Leistung
erforderlichen Verträge schuldet.

Satz 3 präzisiert den Inhalt des Zahlungsanspruchs
des Spediteurs und differenziert hierzu zwischen der
Vergütung und der gewöhnlichen Fracht. In Überei-
nstimmung mit § 452 Abs. 2 HGB-E wird auch im
Rahmen von Satz 3 in Abweichung von § 412 Abs. 2
2. Halbsatz HGB vom Begriff der Provision abgegan-
gen. Anders als im geltenden Recht (§ 412 Abs. 2
2. Halbsatz HGB) werden außerdem die „sonst regel-
mäßig vorkommenden Kosten“ in Satz 3 nicht mehr
als gesonderter Bestandteil der vom Versender ge-
schuldeten Gegenleistung benannt. Soweit der Spe-
diteur zum Zwecke der Beförderung Aufwendungen
gemacht hat, richtet sich die Beantwortung der Fra-
ge, ob ihm ein Aufwendersersatz zusteht, aus-
schließlich nach Frachtrecht. Soweit die Fracht, die
der Spediteur im Falle des Selbsteintritts – insoweit
in Übereinstimmung mit § 412 Abs. 2 2. Halbsatz
HGB – verlangen kann, als Pauschalentgelt be-
stimmte Arten von Aufwendungen bereits mit ab-
deckt, können diese nicht nochmals im Rahmen der
neben der gewöhnlichen Fracht geschuldeten Ver-
gütung geltend gemacht werden. Hinsichtlich des
Aufwendersersatzes für expeditionelle Leistungen
(§ 456 Abs. 1 HGB-E) bedarf es wegen des engen
Anwendungsbereichs der Vorschrift keiner Rege-
lung.

Zu § 458 (Spedition zu festen Kosten)

Die Vorschrift übernimmt in Satz 1 – mit bestimmten
begrifflichen und inhaltlichen Präzisierungen – den
Inhalt des § 413 Abs. 1 Satz 1 HGB. § 413 Abs. 1
Satz 2 HGB hat dagegen im Entwurf keine Entspre-
chung mehr.

Fraglich war, ob eine Beibehaltung der Regelung der
Fixkostenspedition angesichts des Bemühens, im Ge-
setz lediglich den Idealtypus des Speditionsvertrages

zu fixieren, überhaupt sinnvoll und erforderlich sei.
Eine Alternative hätte darin bestanden, eine Ver-
knüpfung von Leistungsinhalt und Entgeltfrage
überhaupt zu unterlassen, weil aus der Entgeltver-
einbarung nicht direkt auf den Charakter der Lei-
stung geschlossen werden kann. Es sind Fälle immer-
hin denkbar, bei denen zwar eine Fixpreisklausel
vereinbart wird, gleichwohl aber lediglich die reine
Organisation der Beförderung geschuldet ist. In sol-
chen Fällen sind die fixen Kosten lediglich als pau-
schalierter Aufwendersersatz des Spediteurs zu be-
greifen. Eine automatische Anwendung des Fracht-
rechts in solchen Fällen ist zweifelhaft, gerade auch
angesichts der Praxis im modernen Speditionsge-
schäft. Der Spediteur kalkuliert die Kosten der
Haupt- und Nebenleistungen nach bestimmten Ent-
geltsätzen und weist sie nicht besonders aus, ohne
insoweit freilich den Begriff der Fixkosten zu ver-
wenden.

Der Entwurf nimmt diese Kritik teilweise auf und be-
müht sich, den Fall der Fixkostenspedition sachge-
recht einzugrenzen, behält aber gleichwohl die Re-
gelung des geltenden Rechts jedenfalls im Grundsatz
bei. Der Entwurf berücksichtigt jedoch stärker als
das geltende Recht, daß im heutigen Speditionsge-
schäft in der Regel Leistungspakete vereinbart wer-
den, und führt die Anwendung des Frachtrechts auf
die rein die Beförderung betreffende Teilleistung zu-
rück. Fixe Kosten werden insoweit als ein Indiz für
den Wegfall der Fremdnützigkeit begriffen, der in
der Konsequenz zur Folge hat, den Beförderungsteil
des komplexen Gesamtvertrages dem Frachtrecht zu
unterstellen. Bei einer Vereinbarung von fixen Ko-
sten handelt der Spediteur insgesamt auf eigene
Rechnung. Der Gewinn des Spediteurs bleibt seinem
Vertragspartner verborgen. Dies rechtfertigt es, den
Spediteur für den Erfolg der versprochenen Leistung
auch nach Frachtrecht haften zu lassen. Dieser kann
seine Kosten durch die Auswahl seiner Subunterneh-
mer bestimmen. Will der Spediteur diese haftungs-
rechtlichen Folgen vermeiden, muß er seine Aufwen-
dungen zum Zwecke der Berechnung seiner Vergü-
tung für die Beförderungsleistung genau aufschlüs-
seln, damit der Versender diese im einzelnen über-
prüfen kann.

Das geltende Recht erscheint auf der Grundlage die-
ser Überlegungen als tendenziell überschießend. In-
besondere geht es zu weit, den Spediteur auch für
die unstreitig nur organisatorischen Leistungsbe-
standteile, d. h. für genuin expeditionelle Tätigkeit,
nach Frachtrecht haften zu lassen. Das Wort „aus-
schließlich“ im geltenden § 413 Abs. 1 Satz 1 HGB
ist insoweit mißverständlich, als der Spediteur schon
nach der Konzeption des geltenden Rechts auch im
Falle der Fixkostenspedition weder seiner speditio-
nellen Pflichten ledig wird noch in bezug auf die spe-
ditionellen Aspekte seiner Tätigkeit – nimmt man die
Frage der Vergütung aus – die Rechte aus dem Spe-
ditionsvertrag verliert. Die Reichweite von Spediti-
onsrecht einerseits und Frachtrecht andererseits be-
stimmt sich vielmehr nach den jeweils betroffenen
Funktionsbereichen. Frachtrecht ist dabei nur inso-
weit angesprochen, als es um die Beförderungslei-
stung in einem engeren Sinne geht.

Die lediglich beförderungsbezogenen speditionellen Nebenpflichten, die jedoch nicht zum Kernbereich der organisatorischen Tätigkeit des Spediteurs zählen (dies sind die Pflichten nach § 453 Abs. 2 HGB-E), unterfallen damit nicht dem Frachtrecht. Eine Fixkostenabrede für den Gesamtvertrag bedeutet also noch nicht, daß der Spediteur auch eine Erfolgshaftung für die ordnungsgemäße Ausführung der für die Durchführung des Speditionsvertrags erforderlichen Verträge, die über die Beförderung hinausgehen, übernimmt. Wird beispielsweise zu einem bestimmten Fixpreis sowohl eine Transportleistung als auch die Einschaltung einer Verpackungsfirma vereinbart, so unterliegt der Spediteur nur hinsichtlich der Beförderungsleistung der frachtrechtlichen Erfolgshaftung, nicht hingegen in bezug auf die Einschaltung eines Verpackungssubunternehmers. Anders ist nur zu entscheiden, wenn der Spediteur vertraglich selbst das Verpacken übernommen hat. Dieses Ergebnis ergibt sich auch aus einer Zusammenschau der §§ 458 und 453 Abs. 2 Satz 2 HGB-E.

Fraglich bleibt vor diesem Hintergrund die Rechtslage in bezug auf die Erfolgshaftung des Spediteurs, soweit dieser im Rahmen des § 453 Abs. 1 Nr. 2 HGB-E – von der Fixpreisvereinbarung abgedeckte – weitere beförderungsbezogene Verträge neben dem Frachtvertrag abschließt, also z. B. eine Zwischenpedition oder eine isolierte Lagerung mit einem Drittunternehmer vereinbart. Hier kommt es für die Entscheidung der Frage darauf an, ob man den Begriff der „Beförderung“ eng interpretiert und lediglich auf das frachtvertragliche Element begrenzt oder aber in einem weiteren Sinne alle zwar unmittelbar beförderungsbezogenen, jedoch über den Frachtvertrag hinausgehenden Tätigkeiten einbezieht. Da diese Leistungen dem Kernbereich der Organisationsfähigkeit des Spediteurs zuzuordnen sind und der vereinbarte Fixpreis jedenfalls diese Kerntätigkeiten vergütungsmäßig abdecken soll, spricht vieles dafür, den Spediteur auch insoweit für den Erfolg einstehen zu lassen. Das Argument, wonach das Recht, dem Versender die eigene Kalkulation verborgen zu halten und lediglich einen Fixpreis einzufordern, auf der anderen Seite mit einer Erfolgshaftung korrespondieren muß, gilt auch hier. Umfaßt die vereinbarte Vergütung z. B. die Kosten der Beförderung des Gutes von der Verladestelle bis zur Empfangsstelle am Ablieferungsort, so unterliegen jedenfalls die damit verbundenen, beförderungsbedingten Umladungen oder Zwischenlagerungen, auch wenn sie von beauftragten dritten Unternehmen ausgeführt werden, der durchgehenden frachtrechtlichen Verantwortung des Spediteurs.

Andererseits schließt die im Entwurf gewählte Formulierung die Annahme einer Fixkostenspedition nicht schon dann aus, wenn zusätzlich zum Fixpreis von Seiten des Spediteurs einzelne, insbesondere vorweg nicht voraussehbare außergewöhnliche Aufwendungen geltend gemacht werden. Wird beispielsweise verabredet, daß neben dem Fixpreis bestimmte, im einzelnen vorab noch nicht feststehende Verzollungs- oder Straßengebühren gesondert abgerechnet werden sollen, soll § 458 Satz 1 HGB-E gleichwohl anwendbar sein. Der Entwurf sieht daher

bewußt davon ab, für das Vorliegen einer Fixkostenspedition ausdrücklich an den Ausschluß des Aufwendungsersatzes anzuknüpfen.

Satz 2 verfolgt daher mehrere Anliegen. Zum einen soll, wie ausgeführt, der Ersatz einiger bestimmter Aufwendungen nicht dazu führen, daß die Annahme einer Fixkostenspedition unterbleibt. Gleichzeitig wird aber klargestellt, daß regelmäßige Aufwendungen, die üblicherweise bereits in dem vereinbarten festen Entgelt enthalten sind, nicht mehr gesondert zu erstatten sind. Der Fixkostenspediteur hat vielmehr nur insoweit einen zusätzlichen Anspruch auf Ersatz seiner Aufwendungen, soweit diese üblicherweise nicht bereits im Fixpreis enthalten sind, etwa weil sie vorweg nicht genau zu bestimmen sind oder nach den regelmäßigen Umständen klar ist, daß sich der vereinbarte Fixpreis zuzüglich bestimmter gesonderter Aufwendungen versteht. Ob im Falle der Fixkostenspedition der zusätzliche Ersatz einzelner Aufwendungsarten üblich ist, bestimmt sich nach den Handelsbräuchen (§ 346 HGB) und nach der Verkehrssitte.

Der Entwurf verzichtet auf eine Aufnahme einer § 413 Abs. 1 Satz 2 HGB entsprechenden Bestimmung. Die bisherige Vorschrift ist entbehrlich, weil in § 458 Satz 1 HGB-E anders als im bisherigen § 413 Abs. 1 Satz 1 HGB nicht mehr von einem „bestimmten Satz der Beförderungskosten“ die Rede ist, sondern vielmehr an den neuen Oberbegriff der „Vergütung“ angeknüpft wird. Soweit der Spediteur für seine Leistungen als Vergütung einen bestimmten Betrag vereinbart, ergibt sich schon aus dieser Vereinbarung, daß eine darüber hinausgehende Vergütung – etwa in Form einer Provision – nicht verlangt werden kann.

Zu § 459 (Sammelladung)

§ 459 HGB-E entspricht – mit Änderungen im einzelnen – der bisherigen Vorschrift über die Sammelladung in § 413 Abs. 2 HGB. Anders als im geltenden Recht sollen Fixkostenspedition und Sammelladung in getrennten Vorschriften geregelt werden, um deutlich zu machen, daß es sich hierbei um zwei unterschiedliche Anknüpfungstatbestände für die Anwendung von Frachtrecht handelt.

Zwar fällt in der Speditionspraxis eine Versendung in Sammelladung häufig mit einer Fixkostenvereinbarung zusammen. Der Sammelladungstatbestand bietet jedoch gegenüber der Vorschrift über die Spedition zu festen Kosten oft den Vorteil der leichteren Beweisbarkeit. Auch spricht der Zweck der Vorschrift, dem Spediteur nicht einseitig die Preisvorteile einer Versendung in Sammelladung zukommen zu lassen, sondern insoweit einen Ausgleich in Form der frachtrechtlichen Haftung zu schaffen, für eine Beibehaltung der Vorschrift über die Sammelladung.

Absatz 1 verweist anders als § 413 Abs. 2 Satz 1 HGB angesichts der Intention des Entwurfs, Fixkostenspedition und Sammelladung klarer als bisher voneinander abzusetzen, nicht mehr auf die Vorschrift über die Spedition zu festen Kosten. Die Vorschrift wird nicht mehr als subsidiärer Auffangtatbestand zur Fixkostenspedition („auch wenn eine Eini-

gung über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten nicht stattgefunden hat“ entfällt) ausgestaltet. Wegen der Auflösung der bisherigen Verweisung enthält Absatz 1 nur noch die Regelung über die grundsätzliche Befugnis des Spediteurs zur Besorgung der Versendung in Sammelladung.

Erörtert wurde, ob das Merkmal „zusammen mit Gut eines anderen Versenders“ im Entwurf beibehalten werden soll. Der Entwurf folgt nicht der Variante, unter Sammelladung auch die Fälle zu erfassen, in denen eine Vielzahl einzelner Gütereinheiten desselben (Groß-) Versenders in Sammelladung auf den Weg gebracht wird. In der Speditionspraxis ist eine „Sammelladung“ dadurch gekennzeichnet, daß Güter mehrerer Auftraggeber versendet werden. Die Übergabe mehrerer Gütereinheiten durch denselben Versender unterscheidet sich lediglich äußerlich – etwa im Hinblick auf Verpackung oder Begleitdokumente – von der Übergabe nur einer einzigen von diesem Versender für die Versendung vorgesehenen Gütereinheit. Die Aufteilung der zu versendenden Einheiten auf verschiedene Versendungsvorgänge steht danach allein im Belieben des Versenders. Hieraus kann sich keine unterschiedliche Haftungslage für den Spediteur ergeben. Die sogenannte „Werksammelladung“ wird somit nicht als „Sammelladung“ im Sinne des § 459 Abs. 1 HGB-E angesehen.

Absatz 2 Satz 1 enthält – nach Auflösung der bislang in § 413 Abs. 2 Satz 1 HGB enthaltenen Verweisung – lediglich die Verweisung auf das Frachtrecht, die schon bislang geltendem Recht entspricht. Absatz 2 Satz 1 ist jedoch insofern genauer als das bisherige Recht, als er die Anwendung des Frachtrechts auf die Beförderung in Sammelladung beschränkt. Auch im Rahmen der Sammelladung wird daher wie bei der Fixkostenspedition die Anwendung von Frachtrecht einerseits und Speditionsrecht andererseits nach Funktionsbereichen abgegrenzt. Ein Parallellauf beider Rechtskomplexe im Rahmen eines Lebenssachverhalts, jedoch für unterschiedliche Spediteurpflichten, ist möglich. Der Ausdruck „Beförderung in Sammelladung“ soll darüber hinaus anders als im geltenden Recht eindeutig klarstellen, daß allein in bezug auf diese Beförderung die Anwendung von Frachtrecht in Betracht kommt. Abgesehen davon, daß es hinsichtlich des Vor- und Nachlaufs an dem Merkmal „gesammelter“ Versendung fehlt, wird insoweit expeditionelle Tätigkeit verrichtet, für die das frachtrechtliche Regelungsregime nicht geschaffen ist.

Absatz 2 Satz 2 entspricht im wesentlichen § 413 Abs. 2 Satz 2 HGB. Die Beibehaltung dieser Vorschrift ist auf ihre Berechtigung geprüft worden. Für ihre Streichung könnte angeführt werden, daß die Vorschrift über die Sammelladung im wesentlichen bezweckt, die aus der Sammelladung erwachsenden wirtschaftlichen Vorteile nicht ausschließlich dem Spediteur zukommen zu lassen. Dies wird an sich bereits durch die Verweisung auf das Frachtrecht sichergestellt. Eines weitergehenden Schutzes des Versenders dahingehend, daß nur eine angemessene Fracht zu zahlen ist, bedarf es nicht zwingend. Überdies ist ein sicherer Maßstab zur Bestimmung der An-

gemessenheit nur schwer zu ermitteln, hilfsweise kann § 315 BGB herangezogen werden.

Die Regelung soll gleichwohl beibehalten werden. Bedeutsam ist dabei vor allem die Statuierung der für die Beförderung des einzelnen Gutes gewöhnlichen Fracht als Höchstgrenze. Diese Höchstgrenze ist zwar im Straßenverkehr angesichts der nur noch verschwindenden Bedeutung des Stückgutverkehrs kaum noch bestimmbar; dagegen hat sie etwa im Luftverkehr noch einige Bedeutung. Abänderungen gegenüber dem geltenden Recht ergeben sich in bezug auf die Vorschrift nur in zweierlei Hinsicht: Zum einen wird die Vergütungsregelung auf die reine Beförderungsleistung in Sammelladung eingegrenzt, zum anderen wird in Übereinstimmung mit dem Vergütungsmodell des Entwurfs anstelle des Begriffs „angemessene Fracht“ der Begriff „angemessene Vergütung“ gewählt, weil es insoweit um das zu zahlende Spediteurentgelt und nicht lediglich um den Frachtbestandteil geht.

Zu § 460 (Haftung des Spediteurs)

Bei der vorgeschlagenen Vorschrift über die Haftung des Spediteurs, die im geltenden gesetzlichen Speditionsrecht kein Pendant hat, handelt es sich um eine Zentralvorschrift des Fünften Abschnitts. Bislang gilt für die Haftung des Spediteurs nach § 407 Abs. 2 HGB die dort ausdrücklich in Bezug genommene kommissionsrechtliche Vorschrift des § 390 HGB. Danach haftet der Spediteur für Güterschäden aufgrund vermuteten Verschuldens, wenn er den vollen Nachweis, daß der Schaden trotz Wahrung der verkehrserforderlichen Sorgfalt eines ordentlichen Spediteurs (vgl. § 347 HGB) nicht abgewendet werden konnte, nicht erbringen kann. Diese Haftung ist nach dem Gesetz der Höhe nach nicht begrenzt. Abweichend hiervon ist das bislang in der Praxis verbreitete Haftungssystem der Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen (ADSp) ausgestaltet. Dieses geht von einer grundsätzlichen Haftungsbefreiung des Spediteurs bei Abschluß einer Speditionsversicherung für Rechnung des Versenders oder, wenn der Versender den Abschluß der Versicherung untersagt hat, von einer Haftung des Spediteurs bis zu einem Höchstbetrag von 5,- DM für jedes Kilogramm des verlorengegangenen oder beschädigten Packstücks, höchstens jedoch 4 750,- DM je Schadensfall, aus.

Die hier vorgelegte gesetzliche Konzeption unterscheidet sich deutlich vom geltenden Recht, macht sich aber andererseits auch nicht das ADSp-System zu eigen. Sie versucht vielmehr, einen weitgehenden Gleichlauf mit dem Frachtrecht in bezug auf die Obhutshaftung des Spediteurs herzustellen, und erhält lediglich im übrigen – soweit Schäden für Lieferfristüberschreitung und dergleichen betroffen sind – im wesentlichen das Konzept des bisherigen Rechts aufrecht.

Absatz 1 statuiert in Übereinstimmung mit dem vorgeschlagenen Frachtrecht (vgl. § 425 Abs. 1 HGB-E) eine verschuldensunabhängige Haftung des Spediteurs für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des in seiner Obhut befindlichen Guts entsteht, und verweist insoweit für den Umfang der

Haftung, insbesondere für die Haftungsbegrenzung, auf das allgemeine Frachtrecht. Aufgrund der speziellen Gegebenheiten des Speditionsgeschäfts weicht die Vorschrift trotz des grundsätzlichen Gleichlaufs mit dem Frachtrecht in einigen Punkten von diesem ab.

Einmal wird die Obhutphase im Rahmen des Frachtrechts durch Benennung zweier konkreter Zeitpunkte (Übernahme zur Beförderung einerseits, Ablieferung andererseits) genauer als im Speditionsrecht bezeichnet. Im vorgeschlagenen Absatz 1 Satz 1 ist demgegenüber nur allgemein von der Obhut des Spediteurs die Rede. Grund hierfür ist das gesetzliche Leitbild des Spediteurs als interessenswahrer Organisator. Nach diesem gesetzlichen Leitbild ist es zwar durchaus denkbar, andererseits aber nicht zwingend erforderlich, daß im Rahmen der Abwicklung des Speditionsvertrages überhaupt eine Obhut des Spediteurs über das Gut begründet wird. Betätigt sich der Spediteur im konkreten Fall als sogenannter „reiner Schreibtischspediteur“, kommt eine Obhutshaftung gar nicht erst in Betracht.

Einwände, die gegen die Anknüpfung an das Merkmal der Güterobhut geführt wurden, berücksichtigt der Entwurf damit nicht. Auch wenn es richtig ist, daß die vom Frachtführer durchzuführende Ortsverbringung des Gutes ihrem Wesen nach ohne Güterobhut nicht denkbar ist, während expeditionelle Leistungen durchaus bewirkt werden können, ohne daß der Spediteur das Gut in Gewahrsam nimmt, überwiegen doch die Vorteile eines Gleichlaufs zwischen Fracht- und Speditionsrecht gegenüber diesem Strukturunterschied beider Vertragsarten. Alternativ hätte dann im Rahmen des Speditionsrechts rein auf die Schadensart abgestellt werden müssen, was einen deutlichen Bruch mit dem Frachtrecht bedeutet hätte und in den praktisch wichtigen Fällen des Selbsteintritts, der Fixkostenspedition und der Sammelladung zu grundsätzlich unterschiedlichen Haftungsregimen geführt hätte, je nachdem, ob der Beförderungsvorgang selbst oder aber eine begleitende expeditionelle Tätigkeit betroffen ist.

Abweichend von der vorgeschlagenen frachtrechtlichen Vorschrift des § 425 Abs. 1 HGB-E sind Verspätungsschäden aus dem Anwendungsbereich des Absatzes 1 ausgegrenzt. Hier fehlt es an einer konkreten Bezugsgröße für die Berechnung einer etwaigen Haftungshöchstsumme, da eine Fracht im Rahmen der idealtypischen Spedition ja nicht geschuldet ist.

Eine Übereinstimmung zum Frachtrecht stellt dagegen die Wahl des Merkmals der „Entstehung“ des Schadens zur Umschreibung des haftungsbegründenden Tatbestandes, der sich während der Obhut ereignet haben muß, her. Zu der Bedeutung des Begriffs „Entstehung“ wird auf die Ausführungen zu § 425 Abs. 1 HGB-E verwiesen.

Absatz 1 Satz 2 erklärt einen Großteil der haftungsrechtlichen Vorschriften des vorgeschlagenen Frachtrechts für anwendbar, statuiert aber gleichwohl keine Generalverweisung in das frachtrechtliche Haftungsrecht. Der Grund dafür liegt darin, daß einzelne frachtrechtliche Haftungsregeln für das Speditionsgeschäft nicht passen. Es handelt sich

insoweit um §§ 428, 431 Abs. 3 und § 433 HGB-E. An die Stelle des § 428 HGB-E (Haftung für andere) tritt die leicht abweichend gefaßte Vorschrift des § 461 HGB-E (für die Abweichungen vgl. die dortige Begründung). § 431 Abs. 3 HGB-E, der die Lieferfristüberschreitung betrifft, ist im Rahmen des Absatzes 1 unanwendbar, weil dieser Fall von Absatz 1 Satz 1, wie oben ausgeführt, nicht geregelt wird. § 433 HGB-E wiederum hat keinen Bezug zur Güterobhut des Spediteurs und ist deswegen von der Verweisung des Satzes 2 ausgenommen. Die genannten übrigen frachtrechtlichen Haftungsregeln sind entsprechend anzuwenden.

Absatz 2 betrifft die Haftung des Spediteurs für alle diejenigen Schäden, die nicht Güter- oder Güterfolgeschäden sind und nicht während der Obhut des Spediteurs entstanden sind. Insoweit wird – entsprechend dem Konzept des § 407 in Verbindung mit § 390 Abs. 1 HGB – eine Haftung für vermutetes Verschulden statuiert, wobei als Verschuldensmaßstab die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns (§ 347 Abs. 1 HGB) fungiert. Diese Haftung für vermutetes Verschulden greift freilich nur dann ein, wenn der Spediteur eine der in § 453 HGB-E umrissenen expeditionellen Pflichten verletzt hat. Resultiert die verletzte Pflicht dagegen aus einem parallel zum Speditionsvertrag geschlossenen Werk- oder Dienstvertrag, d. h. ist die Pflicht umfassender logistischer, d. h. nicht mehr unmittelbar dem Speditionsgeschäft zuzuordnender Natur, so ist Absatz 2 nicht anwendbar.

Eine globale Haftungsbeschränkung für die Haftung des Spediteurs, die auch die Ansprüche nach Absatz 2 umfaßt, wird nicht vorgesehen. Das pauschale Bedürfnis von Dienstleistungsunternehmen, denen auch die Spediteurbranche zuzurechnen ist, generell für Vermögensschäden nur beschränkt zu haften, ist nicht als hinreichende Rechtfertigung zur Statuierung einer derartigen pauschalen Haftungsbeschränkung anzusehen. Parallelen für eine derartige Haftungsbeschränkung gibt es auch in anderen Branchen, namentlich den freien Berufen, nicht. Die Situation im Berufshaftungsrecht der Wirtschaftsprüfer, Rechtsanwälte und Steuerberater bildet insofern kein Gegenargument. Soweit dort betragsmäßige Fixierungen vorgesehen sind (§ 54 Abs. 1 Wirtschaftsprüferordnung, § 51 Abs. 4 BRAO, anders dagegen § 67 StBerG), handelt es sich um an eine zwingende Berufshaftpflichtversicherung anknüpfende Mindestversicherungssummen, nicht dagegen um Haftungshöchstbeträge. Eine Ausnahme bildet insofern lediglich § 323 Abs. 2 HGB, der eine absolute Haftungshöchstgrenze von 500 000 DM pro Prüfung, soweit fahrlässig gehandelt wurde, vorsieht. Dieser Betrag ist freilich vielfach als zu niedrig kritisiert worden, wobei noch zu beachten ist, daß er sich rein auf vertragliche Ansprüche, nicht dagegen auf konkurrierende deliktische Ansprüche bezieht. Für die Ermittlung einer globalen Höchstsumme für die Haftung des Spediteurs würden auch taugliche Anhaltspunkte fehlen. Es müßte dann im Speditionsrecht ein willkürlicher Betrag gewählt werden, weil angesichts des lediglich mittelbaren Güterbezugs der Vertragsleistung nicht an den Wert des Gutes angeknüpft

werden kann. Die gesetzliche Festlegung einer absoluten Obergrenze hätte außerdem zur Folge, daß der Kunde, der besonders hohe Schäden befürchtet, diese individuell deklarieren müßte. Eine Versicherung wäre dann nur unter Mitwirkung des Auftraggebers abzuschließen.

Absatz 3 enthält eine zur Schadensteilung führende Mitverursachungsregelung, die im wesentlichen § 425 Abs. 2 HGB-E nachgebildet ist. Im Rahmen des Absatzes 3 wird lediglich angesichts der Tatsache, daß der Spediteur reiner Interessenwahrer des Versenders ist, nicht an ein mitwirkendes Verhalten des Verfügungsberechtigten, sondern nur des Versenders angeknüpft.

Zu § 461 (Haftung für andere)

Satz 1 übernimmt voll inhaltlich die in § 428 Satz 1 HGB-E statuierte frachtrechtliche Leutahaftung für das Speditionsrecht.

Satz 2 ist ebenfalls im wesentlichen an § 428 Satz 2 HGB-E orientiert, bezieht sich aber, der idealtypischen Natur des Speditionsvertrages folgend, auf diejenigen Personen, derer sich der Spediteur bei der Besorgung der Versendung bedient, und nicht auf diejenigen Personen, die zur Ausführung der Beförderung eingeschaltet werden.

Forderungen, den Spediteur von einer Haftung für eingeschaltete Subunternehmer freizustellen, werden damit nicht aufgegriffen. Insoweit war argumentiert worden, daß es sowohl für den Spediteur unzumutbar als auch für den Versicherer unkalkulierbar sei, wenn der Spediteur sich alle Handlungen und Unterlassungen von Personen, derer er sich bei der Versorgung bedient, zurechnen lassen müsse. Diese Kritik verkennt, daß der Spediteur keineswegs für alle eingeschalteten Subunternehmer nach § 461 Satz 2 HGB-E einzustehen hat. Der Spediteur haftet für solche Personen vielmehr nur in dem Umfang, in dem diese zur Erfüllung der Verpflichtungen aus dem von ihm geschlossenen Speditionsvertrag eingeschaltet werden. Um dies zu verdeutlichen, wird in Satz 2 die Formulierung „Personen, deren er sich bei Erfüllung seiner Pflicht, die Versendung zu besorgen, bedient“ verwendet. Soweit der Spediteur selbst nach § 453 Abs. 1 Nr. 2 HGB-E nur die Auswahl ausführender Subunternehmer schuldet und diese damit nicht eigene Verpflichtungen des Spediteurs erfüllen, besteht eine Haftung nur für Auswahlverschulden. Dies bedeutet, daß für den Regelfall bei Einschaltung eines sogenannten Zwischenspediteurs nicht nach § 461 Satz 2 HGB-E gehaftet wird.

Soweit sich die Kritik freilich dagegen richtet, daß überhaupt für Personen, die zur Erfüllung von vom Spediteur auf eigene Rechnung zu erbringenden Leistungen eingesetzt werden, gehaftet werden soll, erscheint es nicht sachgerecht, insoweit eine Änderung des vorgeschlagenen Textes vorzunehmen. Denn dies würde dazu führen, daß der Spediteur im Ergebnis von der Haftung selbst dann befreit ist, wenn er die Erfüllung wesentlicher Vertragspflichten durch Dritte vornehmen läßt. Dies kann jedoch nicht gesetzliches Leitbild sein.

Zu § 462 (Verjährung)

Wie schon im bisher geltenden Recht sollen die frachtrechtliche und die speditionsrechtliche Verjährungsvorschrift parallel ausgestaltet werden. § 462 HGB-E verweist daher auf die frachtrechtliche Verjährungsvorschrift des § 439 HGB-E. Die Verweisungssystematik ist lediglich gegenüber dem geltenden Recht insoweit umgekehrt, als nunmehr das Speditionsrecht an das weiter vorne eingestellte Frachtrecht anknüpft, während bislang § 439 HGB auf die speditionsrechtliche Verjährungsvorschrift des § 414 HGB verwiesen hat.

Anders als im geltenden Recht bezieht die vorgeschlagene Verjährungsvorschrift nicht lediglich bestimmte Ansprüche gegen den Spediteur ein, sondern alle wechselseitigen Ansprüche aus dem Speditionsvertrag. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß § 462 HGB-E insoweit nicht zum Tragen kommt, als der Spediteur schon durch die zwingende Verweisung ins Frachtrecht (bei Selbsteintritt, Fixkostenspedition und Sammelladung) die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hat und § 439 HGB-E daher unmittelbar anzuwenden ist. Soweit Ansprüche gegen den Spediteur Verjährungsgegenstand sind, sind im Rahmen des § 462 HGB-E daher insbesondere dessen speditionelle Leistungen betroffen. Darüber hinaus ist aber auch etwa der Vergütungsanspruch des Spediteurs erfaßt, der nach § 196 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 BGB in zwei oder vier Jahren verjährt.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Begründung zu § 439 HGB-E Bezug genommen.

Zu § 463 (Pfandrecht)

Auch die vorgeschlagene Vorschrift über das Spediteurpfandrecht entspricht der Ausgestaltung des Pfandrechts des Frachtführers in § 440 HGB-E. Gegenüber der jetzigen Regelung in § 410 HGB ist das Spediteurpfandrecht erweitert. Zum einen werden als zu sichernde Forderungen nicht mehr nur diejenigen auf Fracht, Provision, Auslagen, Verwendungen sowie Vorschüsse genannt, sondern vielmehr alle durch den Speditionsvertrag begründeten Forderungen. Zum anderen wird das gesetzliche Spediteurpfandrecht in Übereinstimmung mit dem vorgeschlagenen gesetzlichen Pfandrecht des Frachtführers in § 440 HGB-E und einer ähnlichen, indes noch weitergehenden Regelung in § 50 ADSp auf (anerkannte oder rechtskräftig festgestellte) inkonnexe Forderungen, also solche, die dem Spediteur aus anderen mit dem Versender abgeschlossenen Speditionsverträgen zustehen, ausgedehnt. Zu den Gründen für die insoweit gegebene Abweichung vom Vorschlag der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts wird auf die Begründung zu § 440 HGB-E verwiesen.

Anders als das geltende Recht übernimmt der Entwurf in Satz 2 auch die bisher lediglich für das Frachtführerpfandrecht geltenden Regelungen des § 440 Abs. 1 Satz 2 bis Abs. 4 HGB (diese sind inhaltlich identisch mit § 440 Abs. 1 Satz 2 bis Abs. 4 HGB-E). Insoweit weicht der Entwurf von der geltenden Rechtslage ab. Zwar besteht nach § 441 Abs. 1 Satz 2 HGB auch das Pfandrecht des Spediteurs so-

lange als das Pfandrecht des letzten Frachtführers. Da dieses nach § 440 Abs. 3 HGB auch nach der Ablieferung des Gutes fort dauert, sofern der Frachtführer sein Pfandrecht binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht und das Gut noch im Besitz des Empfängers ist, besteht auch das Pfandrecht des Spediteurs unter diesen Voraussetzungen nach der Ablieferung fort. Jedoch gilt nach geltendem Recht § 440 Abs. 3 HGB dann nicht zugunsten eines Spediteurs, wenn er selbst das Gut dem Empfänger aushändigt, etwa im Falle des Einzugs einer auf dem Gut lastenden Nachnahme. Die unterschiedliche Behandlung beider Fälle (Ablieferung durch den Frachtführer, Ablieferung durch den Spediteur) erscheint nicht gerechtfertigt, da so die Reichweite des Spediteurpfandrechts von dem eher zufälligen Umstand abhängt, wer das Gut an den Empfänger ausliefert.

Nach Satz 2 soll außerdem § 440 Abs. 4 HGB-E, der vorsieht, daß die Androhung nach § 1234 Abs. 1 BGB und die Benachrichtigungen nach den §§ 1237 und 1241 BGB nicht an den Eigentümer des Gutes, sondern an den Empfänger zu richten sind, entsprechend angewandt werden. Diese Abweichung vom Bürgerlichen Recht gilt bislang ebenfalls lediglich für den Frachtführer, nicht für den Spediteur. Die Interessenlage ist freilich in beiden Konstellationen identisch. Regelmäßig wird in beiden Fällen der Empfänger und nicht der Versender der wirtschaftliche Eigentümer des Gutes sein, von dem daher auch die Auslösung des Pfandes zu erwarten ist. Es erscheint daher sachgerecht, daß die Androhung des Pfandverkaufs und die fraglichen Benachrichtigungen in beiden Fällen an den Empfänger und nicht an den Versender gerichtet werden.

Zu § 464 (Nachfolgender Spediteur)

Absatz 1 verlängert die Rechtsfolgen des § 441 Abs. 1 HGB-E, der seinem Wortlaut nach nur für die Ablieferung durch einen (nachfolgenden) Frachtführer gilt, auf die Konstellation, in der die Ablieferung nicht durch einen Frachtführer, sondern durch einen Spediteur erfolgt.

Absatz 2 erstreckt den gesetzlichen Forderungsübergang nach § 441 Abs. 2 HGB-E auf die Befriedigung der vorhergehenden Frachtführer oder Spediteure durch einen nachfolgenden Spediteur.

Beide Regelungen sind erforderlich, weil § 441 Abs. 3 HGB-E, der sich lediglich auf den Fall der Einziehung von Spediteurforderungen durch einen nachfolgenden Frachtführer bezieht, nicht auch jene Konstellation erfaßt, in der als letztes Glied der Transportkette ein Spediteur fungiert. Für diesen Fall muß das Speditionsrecht eine gesonderte Regelung treffen. Es erscheint vorzugswürdig, diese anders als im geltenden Recht (§ 441 Abs. 3 HGB) nicht ins Frachtrecht einzustellen, weil die insoweit ausgelösten Rechtsfolgen in erster Linie den Spediteur und nicht den Frachtführer treffen. Eine Regelung, die ausschließlich in das Frachtrecht eingestellt würde, birgt von daher den Nachteil der Unübersichtlichkeit in sich.

Zu § 465 (Abweichende Vereinbarungen)

Der Entwurf schlägt in Übereinstimmung mit dem vorgeschlagenen Frachtrecht vor, für bestimmte gesetzliche Bestandteile des Speditionsrechts Grenzen für eine freie Parteivereinbarung zu ziehen. Genauso wie das vorgeschlagene Frachtrecht verwirft der Entwurf damit die denkbare Alternative einer gänzlich dispositiven Ausgestaltung des Speditionsrechts, bei der die in jedem Fall notwendige Angemessenheitskontrolle über das AGB-Gesetz und die zivilrechtlichen Generalklauseln herzustellen wäre. Der Entwurf entscheidet sich vielmehr für einen bestimmten Bereich von nicht vollständig dispositiven Vorschriften, der aus mehreren Gründen für erforderlich gehalten wird. Wesentliche Gründe, die gegen eine gänzliche Dispositivität sprechen, sind der Wunsch nach der Herstellung eines Gleichlaufs zwischen Fracht- und Speditionsrecht, die Verhinderung einer fortgesetzten Rechtszersplitterung für die Zukunft sowie der Schutz der schwächeren Vertragspartei vor einer übergroßen Marktmacht der Vertragsgegenseite.

Das erstangeführte Argument – Bemühung um einen weitgehenden Gleichlauf mit dem Frachtrecht – hat zentrale Bedeutung für die Bereiche, in denen der Spediteur dem Frachtführer haftungsrechtlich gleichgestellt wird. Dies gilt zum einen für die Obhutshaftung, zum anderen für den Selbsteintritt des Spediteurs, die Fixkostenspedition und die Sammelladung. Würde insofern eine Abweichung von zwingendem Frachtrecht zugelassen, würde ein Tor für Umgehungsmöglichkeiten geöffnet, mit der Folge, daß die getroffene Wertentscheidung, die im Ergebnis zur Anwendung von seinerseits nicht voll dispositivem Frachtrecht führen soll, in der Praxis konterkariert werden könnte. Über den Umweg des Speditionsrechtes würden sich insoweit nicht tragbare Haftungsunterschiede zwischen dem Frachtführer und dem Spediteur ergeben.

Ein gewisser Mindestkern zwingender Vorschriften leistet darüber hinaus auch einen Beitrag zur Verhinderung der in der Vergangenheit im Transportrecht besonders schmerzlich empfundenen Rechtszersplitterung. Das Transportrecht ist als Massengeschäft typischerweise gegenüber der Verwendung vorformulierter Vertragsbedingungen besonders anfällig. Die hier vorgeschlagene Konzeption des Entwurfs bemüht sich insoweit, zumindest in einigen Kernbereichen des Speditionsrechts ein festes, eingeschränkt dispositives Leitbild vorzugeben, um ein als zu extrem empfundenen Auseinanderlaufen der Haftungsregeln zu verhindern. Die AGB-feste Ausgestaltung ist insoweit weniger Ausdruck einer grundsätzlichen Skepsis Allgemeinen Geschäftsbedingungen gegenüber als der Sorge, daß künftig wie in der Vergangenheit parallel zum Gesetzesrecht Konditionen empfohlen werden könnten, die das neue Gesetzesrecht verdrängen. In der Konsequenz dessen liegt auch, daß Forderungen in Richtung einer ausdrücklichen Öffnung des Speditionsrechts für Verbandsvereinbarungen nicht entsprochen wird.

Gewisse Mindeststandards, namentlich im Haftungsrecht, sind schließlich auch aus Marktmachtgründen geboten.

Dabei ist sich der Entwurf bewußt, daß im Transportgewerbe und hier speziell im Speditionsbereich Marktmacht nicht ohne weiteres nur der einen oder der anderen Seite zukommt und die diesbezüglichen Verhältnisse relativ schwer durchschaubar sind. Konstellationen, in denen kleine Versender verhältnismäßig marktmächtigen Speditionen gegenüberstehen, begeben hier genauso wie der umgekehrte Fall, in dem Großunternehmen in der Lage sind, kleinere und mittlere Speditionsunternehmen durch ihre Marktmacht unter Druck zu setzen. Schon angesichts dieser eher verworrenen Verhältnisse versteht sich der Entwurf weniger als Lösung denn als Beitrag zur Entschärfung des Marktmachtproblems. Ein gewisses Haftungsmindestniveau verhindert insoweit sowohl, daß sich die Spediteurseite im wirtschaftlichen Ergebnis völlig ihrer Haftung entziehen kann, andererseits aber auch, daß sie mit einem wirtschaftlich nicht mehr akzeptablen hohen Haftungsrisiko überzogen wird.

Der Entwurf bemüht sich, die Vorgabe zwingenden Rechts auf das erforderliche Mindestniveau zu beschränken und wählt daher im Rahmen des § 465 HGB-E eine abgestufte Systematik.

Absatz 1 bestimmt, daß von § 460 Abs. 1, §§ 461 und 462 HGB-E, also von den Vorschriften über die Obhutshaftung des Spediteurs, die Haftung für andere und die Verjährung, nur durch Einzelvereinbarung oder durch einen Rahmenvertrag, der für eine Mehrzahl von gleichartigen Einzelverträgen getroffen wird, abgewichen werden kann. Eine Bereichsausnahme (generelle Abdingbarkeit – auch im Wege allgemeiner Geschäftsbedingungen – bis zur Grenze des AGB-Gesetzes) ist nur für die Besorgung der Versendung von Briefen und – in Erweiterung des Referentenentwurfs – von briefähnlichen Sendungen vorgesehen. Diese Regelung folgt insoweit der Ausgestaltung des § 448 Abs. 1 Satz 1 HGB-E. Da die Obhutshaftung des Spediteurs nach § 460 Abs. 1 HGB-E genauso ausgestaltet ist wie die des Frachtführers, erscheint es geboten, auch die Regelungen über die Abdingbarkeit dieser Haftungsregelungen gleich auszugestalten. Die Haftung für andere Schäden als Güterschäden, die als Haftung für vermutetes Verschulden ausgestaltet ist, ist hingegen einer Parteivereinbarung auch durch allgemeine Geschäftsbedingungen zugänglich. Wegen der Einzelheiten wird auf die Begründung zur strukturell ähnlich formulierten Vorschrift des § 448 Abs. 1 Satz 1 HGB-E Bezug genommen.

Absatz 2 stellt die Parallelnorm zu § 448 Abs. 2 HGB-E dar. Ebenso wie diese läßt Absatz 2 Satz 1 eine Abweichung von dem in Absatz 1 in Bezug genommenen, nach § 460 Abs. 1 HGB-E auch für die speditionelle Obhutshaftung geltenden Haftungshöchstbetrag in § 431 Abs. 1 und 2 HGB-E auch im Wege allgemeiner Geschäftsbedingungen zu. Von dem gesetzlichen Haftungshöchstbetrag von 8,33 Sonderziehungsrechten je Kilogramm Rohgewicht kann danach durch vorformulierte Vertragsbedingungen sowohl nach oben als auch nach unten bis zur Grenze eines Verstoßes gegen das AGB-Gesetz abgewichen werden. Auch insoweit bleibt also der gewünschte Gleichlauf von Fracht- und Speditions-

recht erhalten. Auch die Anforderungen an die drucktechnische Gestaltung einer in allgemeinen Geschäftsbedingungen enthaltenen, vom Gesetz abweichenden Bestimmung des Haftungshöchstbetrages in Absatz 2 Satz 2 stimmen mit der frachtrechtlichen Regelung des § 448 Abs. 2 Satz 2 HGB-E überein. Auf die Begründung zu § 448 Abs. 2 HGB-E wird im übrigen Bezug genommen.

Soweit der Spediteur die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hat – also im Rahmen des Selbsteintritts, der Fixkostenspedition und der Sammelladungsspedition –, greift nicht Absatz 2, sondern Absatz 3 in Verbindung mit § 448 Abs. 2 HGB-E ein, freilich mit identischen Rechtsfolgen hinsichtlich der Zulässigkeit abweichender Vereinbarungen.

Absatz 3 betrifft die Frage, inwiefern die auf das Frachtrecht unmittelbar Bezug nehmenden Bestandteile der Vorschriften über den Selbsteintritt des Spediteurs, die Spedition zu festen Kosten und die Sammelladung zwingender Natur sein sollen. Insoweit schreibt Absatz 3 vor, daß von diesen Vorschriften des Speditionsrechts nur insoweit abgewichen werden kann, als für die darin in Bezug genommenen Vorschriften des Frachtrechts eine Abweichung gemäß § 448 Abs. 1 Satz 1 HGB-E zulässig ist. Dies gewährleistet, daß hinsichtlich des zwingenden Charakters der Vorschriften des Frachtrechts einerseits und derjenigen Vorschriften des Speditionsrechts, die ihrerseits an diese frachtrechtlichen Regelungen anknüpfen, ein völliger Gleichlauf besteht. Danach kann auch der Spediteur, soweit er – in Bezug auf die Beförderung – die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hat, auf den die Vorschriften des Vierten Abschnitts zur Anwendung gelangen, gemäß § 448 Abs. 1 HGB-E von § 413 Abs. 2, §§ 414, 422 Abs. 3 und §§ 425 bis 438 vertraglich nur durch Einzel- oder Rahmenabrede, die im einzelnen ausgehandelt ist, abweichen. Zusätzlich kann der Spediteur, soweit er als Frachtführer haftet, nach Absatz 3 in Verbindung mit § 448 Abs. 2 HGB-E auch im Wege allgemeiner Geschäftsbedingungen einen vom gesetzlichen Haftungshöchstbetrag nach § 431 Abs. 1 und 2 HGB-E abweichenden Höchstbetrag für die wegen Verlusts oder Beschädigung des Gutes zu leistende Entschädigung vereinbaren.

Absatz 4 enthält schließlich eine Regelung zur Frage, inwiefern das zwingende deutsche Speditionsrecht vereinbartem ausländischen Speditionsrecht vorgeht. Die Vorschrift folgt inhaltlich voll der frachtrechtlichen Regelung des § 448 Abs. 3 HGB-E. Danach geht das zwingende deutsche Speditionsrecht vereinbartem ausländischen Speditionsrecht dann vor, wenn die Besorgung eines rein innerstaatlichen Transports vereinbart wird.

Zum Sechsten Abschnitt (Lagergeschäft)

Zu § 466 (Lagervertrag)

Absatz 1 definiert den Lagervertrag. Genauso wie im vorgeschlagenen Fracht- und Speditionsrecht (§ 407 Abs. 1 und § 452 Abs. 1 HGB-E) wird auch im Lagerrecht die subjektive Systematik (Definition des Lagervertrages über die Person des Lagerhalters, § 416

HGB) aufgegeben. Statt dessen wird durch die vorgeschlagene Norm der Inhalt des Lagervertrages selbst definiert. Ansonsten bleibt die bisherige gesetzliche Definition mit Ausnahme des Entfallens des Merkmals der Gewerbsmäßigkeit unverändert: Ein Lagervertrag ist danach ein Vertrag, durch den der Lagerhalter verpflichtet wird, das Gut zu lagern und aufzubewahren. Das Merkmal der Gewerbsmäßigkeit entfällt, weil nach Absatz 3 in Übereinstimmung mit dem vorgeschlagenen Fracht- und Speditionsrecht die Geltung der Vorschriften über das Lagergeschäft auf solche Lagerverträge beschränkt bleibt, die im Rahmen des Betriebs eines gewerblichen Unternehmens abgeschlossen werden (vgl. dazu die Begründungen zu §§ 407, 452 HGB-E).

Absatz 2 folgt ebenfalls der vorgeschlagenen Ausgestaltung des Fracht- und Speditionsrechts (vgl. § 407 Abs. 2, § 452 Abs. 2 HGB-E). Insbesondere wird auch hier als Oberbegriff für die Gegenleistung des Einlagerers der Begriff der „Vergütung“ eingeführt. Dafür soll § 420 HGB in der bisherigen Form entfallen. Dort sind bislang als Vergütungsbestandteile das Lagergeld, die Auslagen für Fracht und Zölle sowie die erforderlichen, für das Gut gemachten Aufwendungen genannt. Künftig soll neben dem Vergütungsanspruch des Lagerhalters nur noch der Aufwendungsersatz (vgl. § 473 HGB-E) gesondert geregelt werden.

Eine gesonderte Fälligkeitsregel, wie sie bislang § 420 Abs. 2 HGB enthält, erscheint entbehrlich. Die Differenzierung zwischen den baren Auslagen und den sonstigen Lagerkosten ist im Zeitalter des bargeldlosen Zahlungsverkehrs nicht mehr zeitgemäß. Ebenso von der Praxis überholt ist die bisherige Regelung des § 420 Abs. 2 Satz 2 HGB, wonach die sonstigen Lagerkosten periodisch jeweils drei Monate nach Einlieferung, spätestens aber bei der Rücknahme, zu erstatten sind. In der Praxis wird heute überwiegend von kürzeren Dispositionsfristen ausgegangen. Dies rechtfertigt es, die Wertungen des Verwahrungsrechts des Bürgerlichen Gesetzbuchs auch für das Lagerrecht zu übernehmen. Nach dem subsidiär auch im Lagerrecht anwendbaren § 699 Abs. 1 BGB ist die Vergütung bei Beendigung der Aufbewahrung zu entrichten, bei Bemessung nach Zeitabschnitten nach dem Ablauf des jeweiligen Abschnitts. Dies erscheint auch für das Lagerrecht sachgerecht. Abweichende Vereinbarungen der Parteien bleiben möglich.

Auch Absatz 3 ist wie die Parallelvorschriften des vorgeschlagenen Fracht- und Speditionsrechts (§ 407 Abs. 3, § 452 Abs. 3 HGB-E) im Anschluß an die Vorgaben, die durch die geplante Reform des Kaufmannsbegriffs bestehen, ausgestaltet. Auf die Ausführungen in der Begründung zu diesen Vorschriften wird verwiesen.

Anders als das geltende Fracht- und Speditionsrecht enthält das geltende Lagerrecht keine Vorschrift über den sogenannten Gelegenheitslagerhalter. Bislang gelten insofern lediglich die §§ 688 ff. BGB und 343 ff. HGB.

Der bisherigen gesetzlichen Gestaltung lag die Überlegung zugrunde, daß die Vorschriften des Lager-

rechts für die vereinzelte Übernahme einer Lagerung nicht geeignet seien. Der Entwurf teilt diese Auffassung jedenfalls insoweit nicht, als die heutige Situation und die Anwendung der hier vorgeschlagenen Vorschriften auf gelegentliche Übernahmen zur Lagerung zur Debatte stehen. Ausschlaggebend für die Anwendung unterschiedlicher Rechtsvorschriften (einerseits Lagerrecht, andererseits Verwahrungsrecht des BGB) ist nicht die Unterscheidung zwischen Kaufleuten, die gewerbsmäßig, und solchen, die nur gelegentlich im Rahmen ihres Gewerbebetriebs Lagerungen übernehmen, sondern diejenige zwischen der Einlagerung bei einem gewerblichen Unternehmer einerseits und der Verwahrung durch Privatpersonen andererseits. Diese Zweiteilung entspricht moderner Gesetzgebung im Handels- und Schuldrecht; für eine dritte Vorschriften-kategorie besteht genausowenig ein Bedürfnis wie für die bisherige Gleichstellung von nur gelegentlich das Lagergeschäft betreibenden Kaufleuten mit Privatpersonen, die Sachen zur Verwahrung übernehmen.

Zu § 467 (Behandlung des Gutes. Begleitpapiere. Mitteilungs- und Auskunftspflichten)

Die Vorschrift stellt eine Neuerung gegenüber dem geltenden Lagerrecht dar, folgt jedoch im Grundsatz den vorgeschlagenen entsprechenden Vorschriften des Fracht-, Umzugs- und Speditionsrechts.

Absatz 1 Satz 1 enthält die lagerrechtliche Parallelvorschrift zu § 410 Abs. 1 HGB-E und statuiert wie dieser für den Fall der Einlagerung gefährlichen Gutes Mitteilungspflichten über die genaue Art der Gefahr sowie über etwa zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen. Wegen der Einzelheiten wird auf die Begründung zu § 410 HGB-E Bezug genommen.

Absatz 1 Satz 2 ist dagegen nicht dem Frachtrecht, sondern dem vorgeschlagenen § 454 Abs. 1 HGB-E zum Speditionsrecht nachgebildet. Eine leichte Differenz zum Frachtrecht ergibt sich insbesondere hinsichtlich der Pflicht des Einlagerers zur Auskunftserteilung: Während nach dem Entwurf sowohl der Einlagerer (gegenüber dem Lagerhalter) als auch der Versender (gegenüber dem Spediteur) zur Erteilung aller Auskünfte verpflichtet sind, derer ihr Vertragspartner zur Erfüllung seines Pflichtenprogramms bedarf, hat der Frachtführer nur Anspruch auf solche Auskünfte, die für eine amtliche Behandlung des Gutes vor Ablieferung erforderlich sind. Der Grund dafür liegt darin, daß der Spediteur und der Lagerhalter, anders als der nur für die Beförderung eingeschaltete Frachtführer, vergleichsweise umfassende Aufgaben zu erledigen haben können, etwa weil zu ihren vertragsmäßigen Pflichten auch eine bestimmte Behandlung des Gutes gehören kann.

Absatz 2 schränkt die Pflichten des Einlagerers nach Absatz 1 für den Fall ein, daß der Einlagerer den Lagervertrag zu einem Zweck abschließt, der weder einer gewerblichen noch einer selbständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann. Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts soll für diese Pflichtenbeschränkung nicht an das Vorliegen eines lediglich einseitigen Handelsgeschäfts angeknüpft

werden, um – wie im Rahmen der entsprechenden umzugsvertraglichen Vorschrift (§ 450b Abs. 2 HGB-E) – auch solche beruflich selbständig am Markt tätigen Personen, die keine Kaufleute sind, den uneingeschränkten Pflichten nach Absatz 1 zu unterwerfen. Eine solche Konstellation ist zum Beispiel bei der Einlagerung von Möbeln durch eine Privatperson gegeben.

Nach Satz 1 Nr. 1 trifft die Pflicht zur Verpackung und Kennzeichnung des Gutes im Rahmen von Lagerverträgen mit privaten Einlagerern nicht wie nach Absatz 1 den Einlagerer, sondern den Lagerhalter.

Nach Satz 1 Nr. 2 reduziert sich in solchen Fällen die Unterrichtungspflicht des Einlagerers von gefährlichem Gut auf allgemeine Angaben über die von dem Gut ausgehende Gefahr. Eine Spezifizierung im einzelnen, zum Beispiel anhand der sehr detaillierten Gefahrgutvorschriften, ist entbehrlich. Der Lagerhalter soll in diesem Fall lediglich darüber informiert werden, daß sich unter dem eingelagerten Gut auch Bestandteile mit möglicherweise erhöhtem Gefahropotential befinden. Da er in dieser Konstellation in der Regel über ein dem Einlagerer überlegenes Sachwissen verfügt, soll es dann seine Sache sein, die gefahrgutrechtlichen Folgerungen aus dieser Situation zu ziehen und entsprechende Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen. Die Information braucht auch nicht notwendigerweise schriftlich zu erfolgen.

Absatz 2 Satz 2 normiert parallel zu den vorgeschlagenen umzugsrechtlichen Bestimmungen des § 450b Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 Satz 1 HGB-E für den Fall der Einlagerung durch Privatpersonen eine besondere Unterrichtungspflicht des Lagerhalters gegenüber dem Einlagerer. Der Lagerhalter hat danach den Einlagerer darauf hinzuweisen, daß diesen eine allgemeine Unterrichtungspflicht über von dem Gut ausgehende Gefahren trifft. Diese Hinweispflicht erscheint deshalb gerechtfertigt, weil von Privatleuten nicht stets erwartet werden kann, daß diese von sich aus ohne weiteres solche Umstände bedenken und mitteilen. Die Befreiung des Einlagerers von der ansonsten nach Absatz 1 unter Umständen gegebenen Verpackungs- und Kennzeichnungspflicht ist dagegen nicht Gegenstand der Pflichtmitteilung des Lagerhalters nach Absatz 2 Satz 2.

Zusätzlich hat der Lagerhalter nach Absatz 2 Satz 2 a. E. von dem Einlagerer Informationen über etwa zu beachtende Verwaltungsvorschriften über eine amtliche Behandlung des Gutes anzufordern. Genauso wie in bezug auf die von dem Gut ausgehenden Gefahren liegt auch hier der Gedanke zugrunde, daß der Einlagerer im Ausgangspunkt besser als der Lagerhalter abzuschätzen vermag, welche Art der amtlichen Behandlung des Gutes im Einzelfall zu erwarten ist. Auch diese Verpflichtung des Lagerhalters dient letztlich seiner eigenen Information und seinem eigenen Schutz. Der Einlagerer soll die wesentlichen Basisinformationen liefern, so daß sich der Lagerhalter auf die konkrete Situation einstellen kann.

Absatz 3 statuiert – im wesentlichen nach dem Vorbild der §§ 414 und 454 Abs. 2 HGB-E – eine grundsätzlich verschuldensunabhängige Haftung des Einlagerers bei Verletzung der ihn nach Absatz 1 oder

im Falle eines einseitigen Handelsgeschäfts nach Absatz 2 Satz 1 treffenden Pflichten. Diese Regelung steht allerdings unter dem Vorbehalt des Absatzes 4, wonach für eine Verletzung dieser Pflichten lediglich verschuldensabhängig gehaftet wird, wenn der Lagerhalter den (nichtgewerblichen und nicht selbständig beruflich tätigen) Einlagerer nicht zuvor auf dessen Unterrichtungspflichten hingewiesen hat.

Absatz 3 Satz 1 Nr. 1 statuiert die verschuldensunabhängige Haftung für fehlende oder mangelhafte Verpackung oder Kennzeichnung, soweit diese vom Einlagerer übernommen worden ist. Zur Verpackung und Kennzeichnung ist der Einlagerer nicht stets, sondern nur, falls dies erforderlich ist, verpflichtet (vgl. § 467 Abs. 1 Satz 3 HGB-E). Die Vorschrift entspricht inhaltlich § 414 Abs. 1 Nr. 1 und § 454 Abs. 1 Nr. 1 HGB-E und orientiert sich überdies am Wortlaut des § 450d Abs. 1 Nr. 2 HGB-E, also dem besonderen Haftungsausschluß im Umzugsrecht.

Da den nichtgewerblichen und nicht selbständig beruflich tätigen Einlagerer keine Pflicht zur Verpackung und Kennzeichnung trifft, ist eine verschuldensunabhängige Haftung des Einlagerers zwar theoretisch denkbar, aber nur für den Fall, daß der Einlagerer die Verpackung und Kennzeichnung ausdrücklich vertraglich übernommen hat.

Absatz 3 Satz 1 Nr. 2, wonach der Einlagerer bei Unterlassen einer von ihm geschuldeten Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes haftet, orientiert sich weitgehend am Wortlaut des § 414 Abs. 1 Nr. 3 in Verbindung mit § 410 Abs. 1 HGB-E zum Frachtrecht sowie des § 454 Abs. 1 Nr. 2 HGB-E zum Speditiionsrecht. Abweichend von den genannten Vorschriften wird hier ausdrücklich auf die konkret geschuldete Mitteilung über die Gefährlichkeit abgehoben, weil diese anders als im Fracht- und Speditiionsrecht in den Absätzen 1 und 2 differenziert nach gewerblichen und privaten Einlagerern ausgestaltet worden ist. Den zu gewerblichen oder sonstigen selbständigen beruflichen Zwecken Einlagernden trifft danach eine weitergehende Mitteilungspflicht hinsichtlich gefährlicher Eigenschaften des Gutes als den einlagernden Privatmann.

Absatz 3 Satz 1 Nr. 3 ist deckungsgleich mit dem vorgeschlagenen § 454 Abs. 2 Nr. 3 HGB-E zum Speditiionsrecht. Wie der Versender im Rahmen des Speditiionsvertrags soll auch der Einlagerer im Rahmen des Lagervertrages nicht für alle fehlenden, unvollständigen oder unrichtigen Urkunden oder Auskünfte verschuldensunabhängig haften, sondern nur für solche, die für eine amtliche Behandlung des Gutes erforderlich sind.

Absatz 3 Satz 2 schreibt die entsprechende Anwendbarkeit der Mitverursachungsregel des § 414 Abs. 2 HGB-E zum Frachtrecht vor.

Absatz 4 mildert die nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 2 und 3 bestehende verschuldensunabhängige Haftung des Einlagerers für den Fall ab, daß der Lagervertrag vom Einlagerer lediglich zu privaten Zwecken abgeschlossen worden ist und der Lagerhalter infolgedessen den Einlagerer nach Absatz 2 Satz 2 zu belehren hat, dies aber unterlassen hat. In diesem Fall haftet

der Einlagerer dem Lagerhalter nur für Verschulden. Die Vorschrift entspricht der vorgeschlagenen umzugsrechtlichen Norm des § 450c Satz 1 HGB-E. Eine verschuldensunabhängige Haftung auch einlagernder Privatpersonen erschien jedenfalls für den Fall zu hart, daß der Lagerhalter den nichtkaufmännischen Einlagerer nicht über seine Pflichten zur allgemeinen Unterrichtung über die von dem Gut ausgehende Gefahr und die zu beachtenden Verwaltungsvorschriften informiert hat.

Zu § 468 (Sammellagerung)

Die vorgeschlagene Vorschrift über die Sammellagerung folgt im wesentlichen § 419 HGB sowie der Vorschrift über die Mischlagerung in § 23 OLSchVO. Die über dessen Inhalt hinausgehenden Vorschriften der §§ 28 ff. OLSchVO werden im Rahmen einer gesetzlichen Regelung für entbehrlich gehalten.

Absatz 1, der die Vermischungsbefugnis des Lagerhalters betrifft, ist im Vergleich zu § 419 Abs. 1 HGB und § 23 Abs. 1 OLSchVO lediglich sprachlich leicht abweichend gefaßt, entspricht aber inhaltlich diesen bestehenden Regelungen. Die speziellere, nur auf Lagergut derselben Handelsklasse und Gütergruppe bezogene Vorschrift in § 30 Abs. 1 OLSchVO, die für die Vermischungsbefugnis des Lagerhalters auch ein nicht ausdrücklich erklärtes Einverständnis des Einlagerers genügen läßt, ist entbehrlich. Ein ausdrückliches Einverständnis des Einlagerers ist nach Auffassung der Kommission schon wegen der mit der Vermischung verbundenen Entstehung von Bruchteilseigentum anstelle von Alleineigentum erforderlich.

Absatz 2 regelt die Rechtsfolgen rechtmäßiger Vermischung von Gut durch den Lagerhalter. Im geltenden Recht besteht hier eine Diskrepanz zwischen § 419 Abs. 2, 1. Halbsatz HGB in Verbindung mit §§ 947, 948 BGB sowie § 23 Abs. 2 OLSchVO einerseits und § 30 Abs. 2 OLSchVO andererseits. Das geltende Lagerrecht des Handelsgesetzbuchs normiert keinen originären Erwerbstatbestand für das Entstehen von Bruchteilseigentum der einzelnen Einlagerer. Ein solcher Erwerb kommt daher nur kraft Vermischung nach §§ 947, 948 BGB oder – soweit die Verordnung über Orderlagerscheine gilt – über § 23 Abs. 2 OLSchVO in Frage. Dagegen knüpft § 30 Abs. 2 OLSchVO für die Entstehung des Bruchteilseigentums an den Zeitpunkt der Einlagerung an. Obwohl dies tendenziell eine Ausweitung der Gefahrgemeinschaft der einlagernden Miteigentümer und eine Erhöhung des Risikos des einzelnen Miteigentümers zur Folge hat, folgt der Entwurf hier nicht den Regelungen im HGB, BGB und § 23 Abs. 2 OLSchVO, sondern § 30 Abs. 2 OLSchVO. Denn einerseits wird der Zeitpunkt der Einlagerung vielfach leichter zu bestimmen sein als der der tatsächlichen Vermischung; zum anderen steht die hier vorgenommene Wertung in Übereinstimmung mit § 6 Abs. 1 Satz 1 DepotG.

Absatz 3 übernimmt inhaltlich § 419 Abs. 2, 2. Halbsatz HGB, der seinerseits weitgehend §§ 31 und 23 Abs. 3 OLSchVO entspricht. Es ist lediglich die entbehrliche Bezugnahme auf den durch die Vermischung entstandenen Gesamtvorrat fortgelassen. Die

in bezug auf das gegenwärtige Recht umstrittene Frage, ob insoweit nur eine gesetzliche Ermächtigung oder ein gesetzlicher Erwerbstatbestand normiert wird, braucht nicht entschieden zu werden. Auch wenn der Absatz lediglich die Befugnis des Lagerhalters zur Auslieferung entsprechender Bruchteile normiert, korrespondiert dieser Befugnis jedenfalls schon nach allgemeinem Miteigentumsrecht (vgl. § 1011 BGB) zumindest bei einem teilbaren Herausgabeanspruch auch ein entsprechendes Recht des Einlagerers auf Auslieferung des fraglichen Anteils.

Zu § 469 (Empfang des Gutes)

Die vorgeschlagene Vorschrift entspricht weitgehend geltendem Recht, nämlich einerseits dem ins Kommissionsrecht verweisenden § 417 Abs. 1 HGB in Verbindung mit § 388 Abs. 1 HGB, andererseits § 16 Abs. 2 OLSchVO. Lediglich die Rechtsfolgen des Empfangs von beschädigtem oder mangelhaftem Gut sind vergleichsweise knapper als im geltenden Recht gefaßt worden, ohne daß damit eine inhaltliche Änderung verbunden ist. Nach geltendem Recht hat der Lagerhalter die Rechte des Einlagerers zu wahren, für den Beweis des Zustandes zu sorgen und dem Einlagerer unverzüglich Nachricht zu geben. Die beiden erstgenannten Pflichten werden in der vorgeschlagenen Vorschrift – die nach dem Muster der vorgeschlagenen speiditionsrechtlichen Vorschrift des § 453 Abs. 1 Nr. 3 HGB-E gefaßt ist – zu einer einheitlichen Pflicht des Lagerhalters, Schadensersatzansprüche des Einlagerers zu sichern, verbunden. Anspruchssicherung im Sinne des vorgeschlagenen § 469 HGB umfaßt also sowohl die Rechtswahrung als auch die Beweissicherung. Nicht mehr gesondert erwähnt wird auch die Schadensersatzpflicht des Lagerhalters für den Fall, daß er den genannten Pflichten nicht nachkommt. Da sich eine solche schon aus allgemeinen Grundsätzen (positive Forderungsverletzung) ergibt, erscheint eine gesonderte Normierung entbehrlich.

Zu § 470 (Erhaltung des Gutes)

Absatz 1 Satz 1, der das Recht des Einlagerers auf Zugang zum Gut während der Einlagerung regelt, übernimmt wörtlich die geltende Regelung in § 418 HGB. Diese wiederum entspricht weitgehend § 17 OLSchVO, mit der Ausnahme, daß der Lagerhalter nach § 17 Abs. 2 Satz 2 OLSchVO auch selbst berechtigt ist, die vom Einlagerer gewünschten Proben zu entnehmen. Die bisherige Regelung des Handelsgesetzbuchs ist vorzugswürdig, weil der Einlagerer nicht auf Proben verwiesen werden darf, die nicht er selbst, sondern der Lagerhalter gezogen hat.

Eine dem Absatz 1 Satz 2 vergleichbare Regelung fehlt bislang im Lagerrecht des Handelsgesetzbuchs, ist aber schon bislang in § 17 Abs. 3 Satz 2 sowie – für die Sammellagerung – in § 29 Abs. 2 Satz 1 OLSchVO enthalten. Danach ist der Lagerhalter stets berechtigt, aber nur im Falle der Sammellagerung auch verpflichtet, die erforderlichen Erhaltungsarbeiten selbst vorzunehmen. Soweit ihn keine Pflicht zur Selbstauführung der Arbeiten trifft, hat er dem Einlagerer den Zutritt und die Ausführung der erforder-

lichen Arbeiten nach Absatz 1 Satz 1 während der Geschäftsstunden zu gestatten.

Absatz 2 Satz 1 entspricht im Grundsatz § 417 Abs. 2 Satz 1 HGB sowie § 18 Satz 1 und 2 OLSchVO, ist indes sowohl auf der Tatbestands- als auch auf der Rechtsfolgenreihe gegenüber diesen Vorschriften leicht verändert. Zunächst löst die bloße Umlagerung des Lagerguts – anders als nach § 18 Satz 1 OLSchVO, aber in Übereinstimmung mit § 417 Abs. 2 Satz 1 HGB – eine Anzeigepflicht des Lagerhalters gegenüber dem Einlagerer nicht aus. Die bloße Umlagerung – die mit keinerlei Veränderungen für das Gut selbst verbunden sein darf, solche dürfen auch nicht zu befürchten sein – soll innerhalb der Dispositionsbefugnis des Lagerhalters liegen. Die Einlagerung bei Dritten ist hiervon ohnehin nicht betroffen (arg. e § 471 Abs. 2 HGB-E). Gleichwohl ist die Eingriffsschwelle für den Lagerhalter im Vergleich zum geltenden § 417 Abs. 2 Satz 1 HGB herabgesetzt: Die Benachrichtigungspflicht des Lagerhalters greift nicht erst dann, wenn bereits Veränderungen an dem Gut einzutreten beginnen, sondern schon dann, wenn solche zu befürchten sind. Die zu befürchtenden Veränderungen müssen auch nicht eine (völlige) Entwertung des Gutes befürchten lassen. Es genügt vielmehr, daß dessen Beschädigung zu erwarten steht. Andererseits wird der Eingriffstatbestand in Abweichung vom geltenden Recht auf Schäden, die den Lagerhalter treffen, erweitert.

Auch die Rechtsfolgen bei zu erwartendem Schadenseintritt sind modifiziert worden. Den Lagerhalter soll künftig bei Eintreten des Tatbestands nicht lediglich eine Anzeigepflicht treffen, sondern auch die Pflicht, Weisungen einzuholen. Da der Einlagerer im Regelfall besser als der Lagerhalter die Folgen von Veränderungen abzuschätzen vermag, wird hierdurch sichergestellt, daß im Einzelfall sachgerecht und den Interessen des Einlagerers gemäß auf die Veränderung reagiert wird. Die Verpflichtung des Lagerhalters zur Einholung von Weisungen korrespondiert überdies mit den Pflichten des Frachtführers nach § 419 Abs. 1 Satz 1 HGB-E für den Fall des Eintritts von Ablieferungshindernissen. Die Anzeige und die Bitte um Weisungen sind nur dann an den Einlagerer zu richten, wenn ein Lagerschein nicht ausgestellt ist, ansonsten – so schon bislang § 18 Abs. 1 Satz 2 OLSchVO – an den letzten dem Lagerhalter bekannt gewordenen legitimierten Besitzer des Lagerscheins.

Absatz 2 Satz 2 regelt den Fall, daß der Lagerhalter Weisungen von Seiten des Einlagerers oder – im Falle der Ausstellung eines Lagerscheins – des Scheininhabers nicht innerhalb angemessener Zeit erlangen kann. Er hat dann – ähnlich wie der Frachtführer nach § 419 Abs. 3 Satz 1 HGB-E bei Eintritt von Ablieferungshindernissen – die angemessen erscheinenden Maßnahmen zu ergreifen. Insoweit gilt ein verobjektivierter Maßstab, d. h. es ist weder einseitig darauf abzustellen, was dem Lagerhalter aus subjektiver Sicht angemessen erscheinen darf, noch darauf, was der Einlagerer bzw. Scheininhaber vermutlich angeordnet hätte. Vielmehr ist im Wege einer objektiven Ex-post-Kontrolle zu ermitteln, welche Maßnahme für das Gut optimal gewesen wäre.

Nach dem ersten Halbsatz des Absatzes 2 Satz 3 hat der Lagerhalter im Falle nicht rechtzeitig zu erlangender Weisungen insbesondere das Recht, das eingelagerte Gut nach dem in § 373 HGB vorgezeichneten Verfahren verkaufen zu lassen. Diese Regelung stimmt mit geltendem Recht überein (vgl. § 417 Abs. 1, § 388 Abs. 2 HGB einerseits, § 25 Abs. 1 OLSchVO andererseits). Auch der Verkauf nach Absatz 2 Satz 3, 1. Halbsatz in Verbindung mit § 373 HGB unterliegt der Angemessenheitskontrolle des Absatzes 2 Satz 2, weil der Verkauf im Regelfall für den Eigentümer ein Verlustgeschäft darstellt, in dessen Rahmen üblicherweise nur ein Bruchteil des Marktwertes des eingelagerten Guts zu erlangen ist. Eine solche Einschränkung ist schon deswegen geboten, weil mit dem Verkauf eine Enteignung des Eigentümers verbunden ist, die schon aus verfassungsrechtlichen Gründen strengen Voraussetzungen unterliegen muß.

Der zweite Halbsatz des Absatzes 2 Satz 3 stellt klar, daß im Falle der Ausstellung eines Lagerscheins die Androhung des Verkaufs sowie die in § 373 Abs. 5 HGB vorgesehenen Benachrichtigungen nicht an den Einlagerer, sondern an den letzten dem Lagerhalter bekannt gewordenen legitimierten Scheininhaber zu richten sind. Dies entspricht § 25 Abs. 3 OLSchVO.

Zu § 471 (Versicherung. Einlagerung bei einem Dritten)

Absatz 1 Satz 1 statuiert eine Versicherungspflicht des Lagerhalters auf Verlangen des Einlagerers. Diese entspricht geltendem Handelsrecht (§ 417 Abs. 1 in Verbindung mit § 390 Abs. 2 HGB). § 20 Abs. 1 OLSchVO begrenzt dagegen die Versicherungspflicht auf den Abschluß einer Feuerversicherung. Diese Begrenzung soll nicht übernommen werden, da auch andere Gefahren (etwa Hochwasser, Einsturz) denkbar sind, gegen die eine Versicherung gleichermaßen erforderlich ist.

Absatz 1 Satz 2 statuiert – insoweit ähnlich wie § 450g Satz 1 Nr. 1 HGB-E für das Umzugsrecht – eine Hinweispflicht des Lagerhalters gegenüber dem Einlagerer, der den Lagervertrag weder zu gewerblichen noch zu sonstigen selbständigen beruflichen Zwecken schließt, in bezug auf die Möglichkeit der Versicherung des Gutes. Der Adressat der Hinweispflicht wird in Übereinstimmung mit § 467 Abs. 2 Satz 1 und § 450b HGB-E abgegrenzt; auf die dortige Begründung wird insoweit verwiesen.

Anders als im Umzugsrecht soll der Hinweis nicht notwendigerweise schriftlich (oder gar drucktechnisch besonders hervorgehoben) erfolgen müssen. Ebenfalls anders als im vorgeschlagenen Umzugsrecht ist die Verletzung der Hinweispflicht durch den Lagerhalter auch nicht mit einer Sanktion dergestalt, daß bestimmte Haftungsbeschränkungen und Haftungsbefreiungen entfallen, verbunden. Dies hat seinen Grund darin, daß eine vergleichbare gesetzliche Haftungsbeschränkung nach dem Entwurf zum Lagerrecht nicht besteht. Bei Verstoß des Lagerhalters gegen die Hinweispflicht kann aber eine Haftung nach zivilrechtlichen Grundsätzen in Betracht kommen.

Absatz 2 knüpft die Einlagerung des Gutes in anderen Räumen als solchen des Lagerhalters an das ausdrückliche Einverständnis des Einlagerers. Die Vorschrift entspricht in der Sache § 691 Satz 1 BGB, wonach der Verwahrer im Zweifel nicht berechtigt ist, die hinterlegte Sache bei einem Dritten zu hinterlegen. Erwägungen, insoweit dem Lagerhalter mehr Flexibilität einzuräumen, um der zunehmenden Einbindung der Lagerhaltung in logistische Gesamtkonzepte, die eine Spezialisierung im Bereich der Lagerhaltung (spezielle temperaturgeführte Lager oder Gefahrgutlager) bedingen, finden keinen Niederschlag im Entwurf. Entscheidend ist nämlich vielmehr, daß es sich beim Lagervertrag um einen Vertrag „besonderen Vertrauens“ handelt, bei dem die Güterobhut im Vergleich zum Frachtvertrag, der stärker vom Beförderungselement geprägt ist, im Vordergrund steht.

Zu § 472 (Dauer der Lagerung)

Das Recht des Einlagerers auf jederzeitige Herausgabe des eingelagerten Gutes nach Absatz 1 Satz 1 ist bislang nicht speziell lagerrechtlich geregelt, ergibt sich aber schon jetzt aus der subsidiär anwendbaren verkehrsrechtlichen Vorschrift des § 695 BGB. Auch in dem Fall, in dem der Lagervertrag auf bestimmte Zeit geschlossen ist, ist bei einem vorzeitigen Herausgabeverlangen durch den Einlagerer den Interessen des Lagerhalters hinreichend Rechnung getragen, wenn er entsprechend § 699 Abs. 2 BGB einen verhältnismäßigen Vergütungsanteil erhält.

Absatz 1 Satz 2 behandelt das Kündigungsrecht des Einlagerers für den Fall, daß der Lagervertrag auf unbestimmte Zeit geschlossen ist. Diese Vorschrift ist im Vergleich zum geltenden Lagerrecht, das lediglich die Kündigung von Seiten des Lagerhalters behandelt, neu. Das Kündigungsrecht des Einlagerers soll gewissermaßen spiegelbildlich zu dem künftig in Absatz 2, bisher in § 422 Abs. 1 Satz 2 HGB und § 24 Abs. 1 Satz 2 OLSchVO geregelten Kündigungsrecht des Lagerhalters ausgestaltet werden. Danach kann der Einlagerer den Lagervertrag abgesehen vom Vorliegen eines wichtigen Grundes nur mit einer Mindestkündigungsfrist von einem Monat kündigen. Die wesentlichen Folgen einer Versäumung der Kündigungsfrist liegen angesichts des Rechts des Einlagerers nach Satz 1, das Gut jederzeit herauszuverlangen, auf dem Gebiet der Vergütungspflicht. Wird vorzeitig herausverlangt, bleibt der anteilige Vergütungsanspruch des Lagerhalters bestehen.

Absatz 2 betrifft den schon bislang im geltenden Recht (§ 422 Abs. 1 Satz 2 HGB, § 24 Abs. 1 Satz 2 OLSchVO) geregelten Anspruch des Lagerhalters auf Rücknahme des Gutes durch den Einlagerer sowie dessen Recht auf Kündigung im Falle unbestimmter Laufzeit. Die Regelung des bisherigen Rechts, insbesondere die Kündigungsfrist von einem Monat, wird beibehalten. Entfallen soll aber die davon gesonderte Mindestlagerdauer von drei Monaten, gerechnet ab Einlieferung, im Falle unbestimmter Laufzeit des Vertrages (§ 422 Abs. 1 Satz 1 HGB, § 24 Abs. 2 OLSchVO). Abgesehen davon, daß eine Anknüpfung an den Zeitpunkt der Einlieferung nicht mehr für zweckmäßig erachtet wird, entspricht auch

die Dreimonatsfrist angesichts wesentlich kürzerer Dispositionsfristen in der heutigen Lagerpraxis nicht mehr modernen Anforderungen. Die nun einheitlich gewählte Monatsfrist für die Kündigung sowohl des Einlagerers als auch des Lagerhalters stellt sich angesichts der gleichzeitigen Streichung der Dreimonatsfrist als Kompromiß zwischen dieser und einer noch stärkeren Verkürzung auf unter einen Monat dar.

Absatz 2 Satz 2, der die Kündigung durch den Lagerhalter aus wichtigem Grund betrifft, entspricht geltendem Recht (§ 422 Abs. 2 HGB, § 24 Abs. 3 OLSchVO).

Absatz 3 regelt den Adressaten für die Kündigung und das Rücknahmeverlangen durch den Lagerhalter und folgt insoweit sowohl der Ausgestaltung des § 470 Abs. 2 Satz 3 HGB-E als auch dem geltenden Recht (§ 24 Abs. 4 OLSchVO).

Zu § 473 (Aufwendungsersatz)

Die Vorschrift räumt dem Lagerhalter einen – am Vorbild der §§ 693, 670 BGB orientierten – Aufwendungsersatzanspruch ein, der neben den in § 466 Abs. 2 HGB-E geregelten Vergütungsanspruch tritt. Die Vorschrift soll insoweit die bisherigen Vorschriften in § 420 Abs. 1 HGB und § 21 Abs. 2 OLSchVO ersetzen. Anders als in diesen Vorschriften wird die Erstattung der Auslagen für Fracht und Zölle nicht mehr gesondert geregelt. Das ebenfalls bislang in § 420 Abs. 1 HGB geregelte Lagergeld wird künftig vom Vergütungsbegriff des § 466 Abs. 2 HGB-E abgedeckt (vgl. die dortige Begründung).

Eine gesonderte Fälligkeitsregel für den Aufwendungsersatz – wie bislang in § 420 Abs. 2 HGB und § 21 Abs. 3 OLSchVO enthalten – schlägt der Entwurf nicht mehr vor. Abgesehen davon, daß die dort bislang gesondert geregelten Barauslagen heute ohnehin die Ausnahme sind, ist es nicht mehr zu rechtfertigen, daß die übrigen Aufwendungen – die zum Beispiel im Falle der Verauslagung von Abgabebeträgen erhebliche Dimensionen annehmen können – erst mit zeitlicher Verzögerung erstattet werden sollen. Künftig soll der Anspruch auf Ersatz der erforderlichen Aufwendungen des Lagerhalters vielmehr gemäß § 271 Abs. 1 BGB im Zweifel sofort fällig sein.

Der Aufwendungsanspruch folgt der Interpretation, die er in der Rechtsprechung zu vergleichbaren bürgerlich-rechtlichen und handelsrechtlichen Normen gefunden hat. Typische Anwendungsfälle sind neben entrichteten Abgaben und Kosten für eine besondere amtliche Behandlung des Gutes etwa auch die Kosten für eine außergewöhnliche Bewegung des Gutes, sei es auf Veranlassung des Einlagerers oder aus klimabedingten Gründen.

Zu § 474 (Haftung für Verlust oder Beschädigung)

Satz 1 statuiert eine auf vermutetem Verschulden beruhende Obhutshaftung des Lagerhalters, die in der grundsätzlichen Konzeption den bisherigen lagerrechtlichen Haftungsvorschriften in § 417 Abs. 1 in Verbindung mit § 390 Abs. 1 HGB sowie § 19 Abs. 1 OLSchVO entspricht.

Haftungsmaßstab ist die generell im Handelsrecht maßgebliche Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns (§ 347 Abs. 1 HGB). Im Vergleich zum geltenden Recht ist lediglich der Obhutszeitraum klarer als bislang durch zwei im einzelnen bezeichnete Zeitpunkte (Übernahme zur Lagerung einerseits, Auslieferung andererseits) eingegrenzt. Das geltende Recht knüpft demgegenüber lediglich an den Tatbestand der „Verwahrung“ an. Eine solche genaue Bezeichnung des Obhutszeitraums wurde schon angesichts der erheblichen haftungsrechtlichen Konsequenzen für erforderlich gehalten.

Satz 1 deckt nach seinem klaren Wortlaut nur den Ersatz von während der Obhut entstandenen Güterschäden ab. Sonstige Schadensarten, etwa auch Güterfolgeschäden, sowie solche Schäden, die außerhalb des Obhutszeitraums vertragsbedingt entstanden sind, sind nach den allgemeinen Grundsätzen über die positive Forderungsverletzung zu ersetzen. Da der Lagerhalter im Gegensatz zum Frachtführer und zum Spediteur danach auch für während seiner Obhut entstandene Güterschäden nicht verschuldensunabhängig, sondern nur aufgrund vermuteten Verschuldens haftet, erschöpfen sich die Abweichungen zwischen dem Anspruch nach Satz 1 und jenem aus positiver Forderungsverletzung freilich im wesentlichen in beweisrechtlichen Unterschieden.

Regelungen über eine Schadensberechnung und Haftungsbegrenzung entsprechend § 19 Abs. 2 bis 5 OLSchVO werden nicht übernommen. Dies gilt insbesondere für die bislang in § 19 Abs. 2 OLSchVO enthaltene Wertgrenze, die den Ersatz von Güterschäden vorbehaltlich höherer Wertdeklaration auf 20 DM pro Kilogramm beschränkt. An dem Haftungssystem des HGB, das Haftungsbeschränkungsregeln nicht vorsieht, soll festgehalten werden. Die grundsätzliche Alternativlösung, das lagerrechtliche Haftungssystem dem vorgeschlagenen Fracht- und Speditionsrecht mit seinen drei Eckwerten einer (relativ scharfen) verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung, einer gesetzlichen Haftungsbeschränkung und einer jedenfalls im Grundsatz zwingenden Ausgestaltung des Haftungssystems anzugleichen, wurde verworfen. Da eine gesetzliche Haftungsbeschränkung sozusagen ein Korrelat zu einer verhältnismäßig strikten Ausgestaltung des Haftungstatbestandes darstellt, sollte eine gesetzliche Haftungsbeschränkung konsequenterweise dort nicht Platz greifen, wo im Ausgangspunkt lediglich nach Verschuldensmaßstäben gehaftet wird. Eine verschuldensunabhängige Haftung ist jedoch nur für die vergleichsweise behandlungsintensivere Beförderung des Gutes angemessen, nicht für die schlichte Lagerung. Angesichts dieser Überlegungen sollte die bisherige Wertgrenze in § 19 Satz 2 der OLSchVO bei einer gleichzeitigen Beibehaltung der Haftung für vermutetes Verschulden aufgegeben werden.

Die vorgesehene Haftung für vermutetes Verschulden korreliert nicht lediglich mit einem Wegfall der gesetzlichen Haftungsbeschränkung, sondern auch mit einer dispositiven Ausgestaltung des Haftungsrechts der Lagerei. Dadurch werden im Einzelfall – auch im Wege allgemeiner Geschäftsbedingungen

bis an die vom AGB-Gesetz gezogenen Grenzen – vertragliche Vereinbarungen, auch haftungsbeschränkender Natur, möglich. Eine solche dispositive Ausgestaltung dürfte den Bedürfnissen der Lagerei eher entgegenkommen. Die vom Transport abweichende Gefahren- und Risikosituation und die vergleichsweise erhöhten Einwirkungsmöglichkeiten des Einlagerers auf die einzelnen Umstände der Lagerung und der Schadensverhütung legen eine solche Ausgestaltung nahe.

In der Konsequenz dieser Überlegungen liegt auch ein Verzicht auf die bislang in § 19 Abs. 3 und 4 OLSchVO enthaltenen, an eine Genehmigung der Ermächtigungsbehörde gekoppelten Haftungsausschlussmöglichkeiten. Nicht erforderlich ist künftig auch eine § 19 Abs. 5 OLSchVO entsprechende Vorschrift, die Art, Höhe und Umfang des zu leistenden Schadensersatzes umschreibt. Diese bisherige Vorschrift ist bezogen auf die nach § 19 Abs. 2 OLSchVO bestehende wertmäßige Haftungsbeschränkung und stellt sich tendenziell als eine Einschränkung gegenüber den allgemeinen Regeln der §§ 249 ff. BGB dar. Entfällt die gesetzliche Haftungsbeschränkung, können diese allgemeinen Regeln eingreifen, ohne daß es einer derartigen Sondervorschrift noch bedarf.

Satz 2 stellt klar, daß der Lagerhalter auch im Falle der Einlagerung des Lagerguts bei einem Dritten persönlich aus dem von ihm geschlossenen Lagervertrag verpflichtet bleibt und in diesem Falle für ein Verschulden des Dritten nach § 278 BGB einzustehen hat. Der Lagerhalter soll sich in diesem Falle also nicht auf eine bloße Haftung wegen Auswahlverschuldens zurückziehen können.

Zu § 475 (Verjährung)

Die Verjährung der wechselseitigen Ansprüche aus dem Lagervertrag soll, wie schon bislang nach § 423 HGB, im wesentlichen den frachtrechtlichen Verjährungsregelungen (künftig § 439 HGB-E) folgen.

Satz 1 enthält daher nach dem Vorbild des geltenden Rechts eine entsprechende Verweisung. Anders als nach geltendem Recht (§ 423 Satz 1 HGB, § 27 Abs. 1 Satz 1 OLSchVO) werden nicht lediglich die Ansprüche gegen den Lagerhalter wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung, sondern vielmehr alle Ansprüche aus dem Lagervertrag in die Verweisung auf die frachtrechtliche Verjährungsvorschrift einbezogen. Auch im übrigen nimmt das auf die Ansprüche aus dem Lagervertrag bezogene Verjährungsrecht an allen Änderungen teil, die hinsichtlich der Verjährung der frachtrechtlichen Ansprüche vorgenommen worden sind. Insofern wird auf die Begründung zu § 439 HGB-E Bezug genommen.

Satz 2, der die Verjährung von Ansprüchen wegen gänzlichen Verlusts des Lagergutes betrifft, entspricht geltendem Recht (§ 423 Satz 2 HGB, § 27 Abs. 2 a. E. OLSchVO). Diese Vorschrift ist nach wie vor erforderlich, da der hypothetische Ablieferungszeitpunkt (§ 439 Abs. 2 Satz 2 HGB-E) als Anknüpfungzeitpunkt für den Lagervertrag nicht paßt.

Zu § 475 a (Pfandrecht)

Absatz 1 regelt die Reichweite des Pfandrechts des Lagerhalters. Nach Satz 1 erstreckt sich dieses zunächst – insoweit parallel zum Pfandrecht des Frachtführers und des Spediteurs in §§ 440, 463 HGB-E – auf alle durch den Lagervertrag begründeten Forderungen und nicht mehr nur, wie nach § 421 HGB und § 22 Abs. 1 Satz 1 OLSchVO, auf den Anspruch auf Lagerkosten. Darüber hinaus wird – ebenfalls in Übereinstimmung mit der Reichweite des hier vorgesehenen Frachtführer- und Spediteurpfandrechts – vorgeschlagen, das Pfandrecht des Lagerhalters auf anerkannte oder rechtskräftig festgestellte inkonforme Forderungen des Lagerhalters gegenüber dem Einlagerer, d. h. solche Forderungen, die dem Lagerhalter gegen letzteren aus anderen zwischen diesen Parteien geschlossenen Lagerverträgen zustehen, zu erstrecken. Auf die Begründung zu § 440 HGB-E wird insoweit Bezug genommen. Satz 2 bezieht auch die Forderung aus einer Versicherung in den Kreis der durch das Pfandrecht gesicherten Forderungen ein. Diese Regelung geht weiter als das derzeitige HGB-Lagerrecht, wo eine derartige Bestimmung gänzlich fehlt, und auch als § 22 Abs. 1 Satz 2 OLSchVO, der das Pfandrecht lediglich auf die Forderung aus einer Feuerversicherung erstreckt. Eine Differenzierung zwischen der Versicherung gegen die Feuergefahr und anderen Gefahren, die das Gut treffen können, ist nicht sachgerecht. Daß künftig auch die Begleitpapiere nach Absatz 1 Satz 2 dem Pfandrecht des Lagerhalters unterliegen sollen, entspricht der Ausgestaltung des vorgeschlagenen Fracht- und Speditionsrechts (§ 440 Abs. 1 Satz 2 und § 463 Satz 2 HGB-E).

Absatz 2, der den Gutgläubenschutz des legitimierten Scheininhabers betrifft, entspricht inhaltlich § 22 Abs. 2 OLSchVO. In Übereinstimmung mit der übrigen Terminologie des vorgeschlagenen Lagerrechts (vgl. §§ 466 Abs. 2 und 473 HGB-E) ist lediglich der Begriff „Lagerkosten“ durch „Vergütungen und Aufwendungen“ ersetzt. Da nur dem Orderlagerschein Traditionsfunktion zukommt, ist eine entsprechende Regelung für den Namens- und Inhaberlagerschein nicht erforderlich.

Absatz 3 begrenzt die Dauer des Pfandrechts auf die Dauer des Besitzes des Lagerhalters am Gut. Die Regelung steht in Einklang mit den geltenden §§ 421 HGB und 22 Abs. 1 Satz 1 OLSchVO, ist aber im Vergleich dazu – analog der Ausgestaltung des § 440 Abs. 2 HGB-E – der Übersichtlichkeit halber in einen gesonderten Absatz eingestellt.

Zu § 475 b (Lagerschein)

Gegenstand der Vorschrift sind die Ausstellung und der Inhalt des Lagerscheins. Die Vorschrift enthält – allerdings in wesentlich knapperer Form – die bisherigen Regelungsinhalte der §§ 33 und 38 OLSchVO. Die Ausstellung von Teilscheinen (vgl. bislang § 34 OLSchVO) bleibt möglich, bedarf aber keiner gesonderten Regelung mehr.

Anders als nach § 33 Abs. 1 OLSchVO ist der Lagerhalter nach Absatz 1 nicht verpflichtet, auf Verlan-

gen des Einlagerers einen Lagerschein auszustellen. Absatz 1 statuiert – in Übereinstimmung mit der entsprechenden frachtrechtlichen Regelung über den Ladeschein (§ 443 Abs. 1 Satz 1 HGB-E) – lediglich noch eine fakultative Ausstellung.

Der Wegfall des bisherigen § 33 Abs. 2 OLSchVO (Ausstellungsverweigerungsrecht des Lagerhalters in bestimmten Fällen) ergibt sich als notwendige Folgeänderung zum Entfallen der Ausstellungspflicht. Auch die bislang in § 33 Abs. 4 bis 6 OLSchVO enthaltenen Vorschriften über Lagerpfandscheine, neue Scheine und Doppel von Lagerscheinen sollen ersatzlos entfallen. Gleiches gilt für die bisherigen §§ 34 bis 37 OLSchVO über die Ausstellung von Teilscheinen, die Befristung des Lagerscheins, dessen Bezeichnung sowie das Lagerscheinregister.

Der in Absatz 1 2. Halbsatz enthaltene Inhaltskatalog orientiert sich im wesentlichen an den für den Ladeschein in § 443 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 408 Abs. 1 Satz 1 HGB-E vorgeschriebenen Angaben. Er weicht insofern sowohl in Reihenfolge als auch Inhalt in mancher Beziehung von § 38 Abs. 2 und 3 OLSchVO ab. Im einzelnen entsprechen die nach Absatz 1 Nr. 1 bis 4 vorgesehenen Angaben denen im Ladeschein nach § 443 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 408 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 4 HGB-E. Absatz 1 Nr. 5 bis 7 entspricht § 443 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 408 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 bis 8 HGB-E. Die für den Ladeschein nach § 443 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 408 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 und Nr. 9 bis 12 HGB-E vorgesehenen Angaben (Empfänger, Meldestelle, Fracht, Kosten, Nachnahme, Weisungen für die Behandlung des Guts sowie eine etwaige Vereinbarung über eine offene Beförderung) entfallen beim Lagerschein aus der Natur der Sache. Umgekehrt hat Absatz 1 Nr. 8 (Sammellagerungsvermerk) keine Entsprechung beim Ladeschein.

Absatz 2, wonach weitere, aus der Sicht des Lagerhalters zweckmäßige Angaben in den Lagerschein eingetragen werden können, entspricht § 443 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 408 Abs. 1 Satz 2 HGB-E. Statt dessen entfällt die bisherige Differenzierung zwischen zwingenden Angaben und bloßen Sollangaben nach § 38 Abs. 2 und 3 OLSchVO. Von den bisherigen Sollangaben nach § 38 Abs. 3 OLSchVO ist lediglich die Angabe des Tages der Einlagerung nun auch nach Absatz 1 Nr. 4 ausdrücklich vorgeschrieben. Die anderen bislang in § 38 Abs. 3 OLSchVO vorgesehenen Angaben können künftig, soweit zweckmäßig, gemäß Absatz 2 in den Lagerschein eingetragen werden.

Verzichtet wurde auf eine § 38 Abs. 1 OLSchVO entsprechende Bestimmung, wonach die staatliche Ermächtigung zur Ausstellung Bestandteil des (Order-) Lagerscheins sein soll, da der Entwurf in Artikel 1 Nr. 1 (Änderung des § 363 Abs. 2 HGB) und Artikel 6 (Außerkräfttreten der Verordnung über Orderlagerscheine) eine Beseitigung des staatlichen Erteilungsverfahrens vorsieht. Auf die dortige Begründung wird verwiesen.

Absatz 3 bildet die Parallelnorm zu § 443 Abs. 1 Satz 2 HGB-E für den Ladeschein. Die Unterschrift

des Lagerhalters war schon bislang nach § 38 Abs. 3 letzter Halbsatz OLSchVO wesentlicher Bestandteil des Lagerscheins. Neu gegenüber dieser Vorschrift ist lediglich, daß die Unterschrift entsprechend den modernen Anforderungen auch gedruckt oder durch Stempel ersetzt werden kann. Mindestens eine Faksimilierung bleibt auch hier erforderlich. Vorbild war insoweit die für Inhaberschuldverschreibungen geltende Regelung in § 793 Abs. 2 Satz 2 BGB.

Zu § 475 c (Wirkung des Lagerscheins)

Die vorgeschlagene Norm über die Wirkung des Lagerscheins ist im geltenden Recht ohne Vorbild, orientiert sich indes an der vorgeschlagenen Parallelnorm zum Ladeschein in § 443 Abs. 3 und 4 HGB-E.

Absatz 1 entspricht § 443 Abs. 3 Satz 1 HGB-E mit der Maßgabe, daß für den Lagerschein an Stelle des Frachtführers der Lagerhalter und an Stelle des Empfängers der legitimierte Besitzer des Lagerscheins tritt.

Die widerlegliche Vermutung in Absatz 2 Satz 1 entspricht inhaltlich der für den Ladeschein eingreifenden Vermutung nach § 443 Abs. 3 Satz 2 in Verbindung mit § 409 Abs. 2 Satz 1 HGB-E.

Absatz 2 Satz 2 erstreckt die widerlegliche Vermutung nach Satz 1 auch auf Gewicht, Menge und Inhalt des Gutes, soweit diese vom Lagerhalter anhand der Angaben im Lagerschein überprüft worden sind. Auch dies steht mit der Rechtslage hinsichtlich des Ladescheins nach § 443 Abs. 3 Satz 1, 2. Halbsatz in Verbindung mit § 409 Abs. 3 Satz 1 HGB-E in Einklang.

Absatz 2 Satz 3, der die Vermutung nach Satz 1 und 2 im Falle der Übertragung des Lagerscheins an einen gutgläubigen Dritten unwiderleglich macht, folgt inhaltlich § 443 Abs. 3 Satz 3 HGB-E für den Ladeschein.

Absatz 3 entspricht § 443 Abs. 4 HGB-E.

Zu § 475 d (Auslieferung gegen Rückgabe des Lagerscheins)

Abgesehen von der Ersetzung des Wortes „Ablieferung“ durch den lagerrechtlichen, auch in § 474 HGB-E verwandten Begriff der „Auslieferung“ übernimmt Absatz 1 die vorgeschlagene frachtrechtliche Norm des § 444 HGB-E über den Ladeschein. Die Regelung folgt weitgehend § 26 Abs. 1 Satz 1 und 3 OLSchVO, trifft jedoch anders als die dortige Regelung keine nähere Bestimmung hinsichtlich der empfangsberechtigten Person. Hierzu enthält jedoch § 475e HGB-E eine nähere Regelung.

Absatz 2 übernimmt – in sprachlich leicht modernisierter Fassung – § 26 Abs. 2 OLSchVO.

Die in Absatz 3 normierte Haftung des Lagerhalters wegen Auslieferung des Gutes ohne Rückgabe des Lagerscheins oder Abschreibungsvermerk ist gegenüber dem geltenden Lagerrecht neu, orientiert sich aber inhaltlich an der vorgeschlagenen frachtrechtlichen Parallelnorm des § 446 Satz 1 HGB-E.

Zu § 475 e (Legitimation durch Lagerschein)

Satz 1 nennt als legitimierte Empfänger des Gutes einerseits den im Lagerschein eingetragenen Empfänger und – im Falle des Orderlagerscheins – den Indossatar. Die Vorschrift ist redaktionell an dem verwandten frachtrechtlichen Tatbestand des § 445 Abs. 1 HGB-E orientiert worden und weicht deshalb leicht von der bisherigen Bestimmung des § 26 Abs. 1 Satz 1 OLSchVO ab. Der transportrechtlichen Einheitlichkeit soll hier der Vorzug gegeben werden.

Satz 2 ist mit § 26 Abs. 1 Satz 2 OLSchVO identisch.

Zu § 475 f (Traditionsfunktion des Orderlagerscheins)

Die Vorschrift übernimmt den bisherigen § 424 HGB in leicht sprachlich modernisierter Form. In der Sache entspricht sie der frachtrechtlichen Vorschrift in § 447 HGB-E.

Zu Artikel 2 (Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 26 BinSchG)

Nummer 1 aktualisiert die schon bislang in § 26 BinSchG enthaltene Verweisung auf das im Handelsgesetzbuch kodifizierte allgemeine Frachtrecht. Der geltende § 26 BinSchG nimmt lediglich einzelne Normen des allgemeinen Frachtrechts in Bezug, weil das Binnenschiffahrtsgesetz bislang in seinem Vierten Abschnitt zahlreiche Sonderregelungen für das Binnenschiffahrtsfrachtgeschäft enthält. Abweichend hiervon sollen künftig die in Artikel 1 Nr. 3 vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrechtsvorschriften (§§ 407 bis 451d HGB-E) in vollem Umfang auch für das Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern auf Binnengewässern Anwendung finden. Damit soll, wie zu Artikel 1 Nr. 3 ausgeführt, gewährleistet werden, daß künftig für die Verkehrsträger Straße, Schiene, Binnenschiffahrt gleiches Recht gilt. Die Terminologie der Vorschrift ist an jene des § 407 Abs. 3 Nr. 1 HGB-E angeglichen worden; die Beförderung von Gütern auf Flüssen ist daher nicht mehr gesondert aufgeführt. Soweit – etwa für den Bereich des Ladens und Löschens – Sondervorschriften für die Binnenschiffahrt erforderlich werden, können diese durch Verordnung geregelt werden (vgl. § 412 Abs. 4 HGB-E).

Die in Nummer 1 vorgeschlagene Verweisung ist deklaratorischer Natur, da bereits Artikel 1 Nr. 3 (§ 407 Abs. 3 Nr. 1 HGB-E) bestimmt, daß die allgemeinen frachtrechtlichen Vorschriften auch auf die Beförderung von Gütern auf Binnengewässern Anwendung finden. Anders als im geltenden Recht soll auch auf das vorgeschlagene Umzugsrecht und das – bislang gesetzlich unregelte – Recht des multimodalen Transports (Zweiter und Dritter Unterabschnitt des Vierten Abschnitts des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs) verwiesen werden, da diese Unterabschnitte ebenfalls auf Beförderungen von Gütern auf Binnengewässern Anwendung finden.

Zu Nummer 2 (Aufhebung der §§ 27 bis 76 BinSchG)

Nummer 2 sieht die Aufhebung der §§ 27 bis 76 BinSchG, also der bisherigen speziellen Vorschriften für das Binnenschiffahrtsfrachtgeschäft, vor. Diese werden vollständig entbehrlich, weil künftig eine einheitliche Regelung für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschiffahrt, nämlich der Vierte Abschnitt des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs, an deren Stelle treten soll. Soweit noch für den Bereich des Ladens und Löschens spezielle Vorschriften für das Binnenschiffahrtsfrachtgeschäft erforderlich sind, können diese durch Verordnung auf Grund des vorgeschlagenen § 412 Abs. 4 HGB-E geregelt werden.

Zu Nummer 3 (§ 116 BinSchG)

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu der in Artikel 1 Nr. 3 vorgeschlagenen Neufassung des allgemeinen Frachtrechts. Die bisherige Regelung des § 443 HGB, an die § 116 Abs. 1 Satz 1 BinSchG anknüpft, wird in weitgehend identischer Form in § 442 HGB-E in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 übernommen. Soweit in § 442 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 – anders als im geltenden § 443 HGB – auch das Pfandrecht des Verfrachters nach § 623 HGB ausdrücklich genannt wird, handelt es sich um eine bereits bisher durch Auslegung gewonnene Klarstellung.

Zu Nummer 4 (§ 131 BinSchG)

Insoweit liegt eine Folgeänderung zu der unter Nummer 2 dieses Artikels vorgesehenen Aufhebung der §§ 27 bis 76 BinSchG vor. Es erscheint sachgerecht, künftig das auch für die Binnenschiffahrt geltende allgemeine Frachtrecht des Handelsgesetzbuchs auf Fahrten innerhalb desselben Ortes anzuwenden.

Zu Artikel 3 (Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung)**Zu Nummer 1 (§ 1 EVO)**

Da die Beförderung von Expreßgut und Gütern künftig nicht mehr den speziellen Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung, sondern den vorgeschlagenen allgemeinen frachtrechtlichen Vorschriften des Handelsgesetzbuchs unterfallen soll, ist der in § 1 Abs. 1 EVO umschriebene Anwendungsbereich der Eisenbahn-Verkehrsordnung entsprechend zu reduzieren. Entbehrlich ist auch der bislang in § 1 Abs. 2 a. E. EVO enthaltene Anwendungsvorbehalt zugunsten der einheitlichen Rechtsvorschriften über den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) – Anhang B zum Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr – COTIF –, da die Güterbeförderung – wie bereits ausgeführt – nicht mehr Regelungsgegenstand der Eisenbahn-Verkehrsordnung sein soll. Die vorgeschlagenen Streichungen erlauben es, die bisherigen beiden Absätze des § 1 EVO zusammenzufassen.

Zu Nummer 2 (Aufhebung des § 4 EVO)

§ 4 EVO soll aufgehoben werden, weil es nicht sachgerecht erscheint, weiter an einer Genehmigungspflicht für die allgemeinen Einstellungsbedingungen festzuhalten. Einer Regelung dahingehend, daß die Eisenbahn eine Beförderung mit Wagen zulassen kann, die auf Grund eines Einstellungsvertrages in ihren Wagenpark eingestellt sind, bedarf es nicht.

Zu Nummer 3 (§ 5 EVO)**– Zu Buchstabe a**

Die Wörter „des Absenders oder Empfängers“ in § 5 Abs. 2 EVO können entfallen, weil es neben dem Reisenden keine weiteren Absender oder Empfänger von Reisegepäck mehr geben kann. Auch wenn der Reisende das Gepäck bei einem Dritten (z. B. einem Hotel) abliefern läßt, bleibt er der Empfänger. Der Dritte ist lediglich sein Empfangsbevollmächtigter. Die Änderung der Abschnittsangabe in § 5 Abs. 2 EVO stellt eine Folgeänderung zu der in Nummer 15 vorgesehenen Aufhebung der Abschnitte V, VII und VIII dar.

Zusätzlich bestimmt der neu angefügte Satz 2, daß die Eisenbahn zugunsten des Reisenden, des Absenders oder des Empfängers nicht nur von allen Bestimmungen der Abschnitte II bis IV der Eisenbahn-Verkehrsordnung, sondern auch von den nach der Eisenbahn-Verkehrsordnung anzuwendenden, die Haftung der Eisenbahn regelnden Vorschriften des Handelsgesetzbuchs zugunsten des Reisenden, des Absenders oder des Empfängers abweichen kann. Gemeint sind damit insbesondere die nach § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO in der Fassung von Nummer 4 Buchstabe b dieses Entwurfs auf die Beförderung von Reisegepäck entsprechend anzuwendenden § 418 Abs. 6, §§ 425 bis 430, 432, 434 bis 439 HGB-E. Für die Haftung für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck soll es danach beim Grundsatz des § 5 Abs. 2 Satz 1 EVO bleiben, wonach – anders als im vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrecht des Handelsgesetzbuchs – Abweichungen von den gesetzlichen Haftungsvorschriften zugunsten der Vertragsgegenseite der Eisenbahn in den Tarifen oder durch Vereinbarung ohne jegliche gesetzliche Einschränkung möglich sind. Der neue Satz 2 betrifft nicht die Güterbeförderung, die, wie zu Nummer 1 ausgeführt, künftig vollständig aus dem Anwendungsbereich der Eisenbahn-Verkehrsordnung ausgeklammert werden soll. Insoweit sind Abweichungen vom allgemeinen Frachtrecht künftig nur nach den §§ 448, 450h und 451d HGB-E möglich.

– Zu Buchstabe b**– Zu Doppelbuchstabe aa**

Die bisherige Regelung in § 5 Abs. 3 Buchstabe b EVO betrifft die Beförderung von Privatwagen als Frachtgut. Da durch Nr. 15 § 54 Abs. 2 Buchstabe d EVO aufgehoben werden soll und die frachtvertraglichen Regelungen künftig ausschließlich im Handelsgesetzbuch

normiert werden sollen, ist diese Vorschrift entbehrlich.

– Zu Doppelbuchstabe bb

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu den unter den Buchstaben aa und cc vorgeschlagenen Änderungen.

– Zu Doppelbuchstabe cc

Die vorgeschlagene Aufhebung des § 5 Abs. 3 Buchstabe d EVO ist zum einen eine Folgeänderung zu der in Nummer 1 vorgesehenen Herausnahme der Beförderung von Gütern und Expressgütern aus dem Anwendungsbereich der Eisenbahn-Verkehrsordnung. In bezug auf die Beförderung von Tieren wird künftig nicht mehr eine entsprechende Anwendung des Abschnitts VIII, dessen Aufhebung in Nummer 15 vorgesehen ist, statuiert. Auch für die Beförderung von Tieren gilt damit das allgemeine Frachtrecht des Handelsgesetzbuchs. Von der Eisenbahn-Verkehrsordnung abweichende Beförderungsbedingungen frachtrechtlicher Natur kann es damit nicht mehr geben, weil das Frachtrecht – abgesehen von der hier nicht einschlägigen Gepäckbeförderung – nicht mehr Regelungsgegenstand der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist. Abgesehen davon soll auch für die in § 5 Abs. 3 Buchstabe d EVO bisheriger Fassung behandelte Teilbeförderung mit Kraftfahrzeugen oder durch von der Eisenbahn bestellte Güterkraftverkehrsunternehmer das allgemeine Frachtrecht des Ersten Unterabschnitts des Vierten Abschnitts des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs gelten.

Zu Nummer 4 (§ 25 EVO)

– Zu Buchstabe a

Die Überschrift zu § 25 EVO kann infolge der in Nummer 4 Buchstabe d vorgesehenen Aufhebung der Absätze 4 und 5 des § 25 EVO künftig knapper und im übrigen präziser als bislang gefaßt werden.

– Zu Buchstabe b

Der durch Buchstabe b in § 25 Abs. 1 EVO angefügte Satz 2 statuiert die entsprechende subsidiäre Anwendung derjenigen Vorschriften des in Artikel 1 Nr. 3 dieses Entwurfs vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrechts des Handelsgesetzbuchs, die für die Beförderung von Reisegepäck passen. Auch der Vertrag über die Beförderung von Reisegepäck ist ein Frachtvertrag, der lediglich bestimmten Modifikationen gegenüber dem allgemeinen Frachtrecht unterliegen soll. Die übrigen, im vorgeschlagenen § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO nicht aufgeführten Vorschriften des Ersten und Zweiten Unterabschnitts des Vierten Abschnitts des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 des Entwurfs passen entweder auf die Beförderung von Reisegepäck nicht oder sind durch die Vorschriften des Abschnitts III in

der Fassung der Nummern 4 bis 13 dieses Artikels verdrängt. Durch die der bisherigen Eisenbahn-Verkehrsordnung fremde Verweisung auf das allgemeine Frachtrecht des Handelsgesetzbuchs wird eine deutliche Straffung des Abschnitts III möglich.

– Zu Buchstabe c

§ 25 Abs. 2 Nr. 1 und 3 EVO bleiben unverändert.

Bei der Änderung des § 25 Abs. 2 Nr. 2 EVO handelt es sich um eine redaktionelle Änderung. Die bislang verwendeten Begriffe „Fahrstühle“, „Selbstfahrer für Kranke“ und „Krankenkraftfahrstühle“ können unter dem einheitlichen Begriff „Krankenfahrsitze“ zusammengefaßt werden. § 25 Abs. 2 Nr. 4 EVO kann gestrichen werden, nachdem Tiere schon seit längerem auf Grund der tatsächlichen Gegebenheiten nicht mehr im Gepäckverkehr befördert werden können.

– Zu Buchstabe d

§ 25 Abs. 4 EVO geltender Fassung schreibt vor, daß der Reisende für die Beachtung der vorstehenden Vorschriften (gemeint sind die Absätze 1 bis 3 des § 25 EVO) verantwortlich ist und alle Folgen einer Zuwiderhandlung trägt. Die Beachtung der Bestimmungen des § 25 Abs. 1 bis 3 EVO ist indes eine vertragliche Pflicht der Parteien des Reisegepäckbeförderungsvertrages. Die Folgen einer Zuwiderhandlung richten sich nach allgemeinem Vertragsrecht. Eine gesonderte Bestimmung ist daher entbehrlich.

Entfallen soll auch § 25 Abs. 5 EVO, der die Pflicht des Reisenden regelt, sein Gepäck überprüfen zu lassen. Einer dahingehenden gesetzlichen Regelung bedarf es nicht. Es kann den Parteien überlassen bleiben, in ihrem Vertrag zu regeln, welche Maßnahmen die Eisenbahn bei Feststellung einer Zuwiderhandlung ergreifen kann.

Zu Nummer 5 (§ 26 EVO)

– Zu Buchstabe a

Die Ersetzung des Wortes „Bezeichnung“ durch das Wort „Kennzeichnung“ in der Überschrift zu § 26 EVO dient der Anpassung der Terminologie an die des vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrechts (vgl. § 411 HGB-E in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3).

– Zu Buchstabe b

– Zu Doppelbuchstabe aa

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu Buchstabe c.

– Zu Doppelbuchstabe bb

Durch die vorgeschlagene Ergänzung des § 26 Satz 1 EVO soll der Eisenbahn über die bereits jetzt in dieser Vorschrift erfaßten Fallgestaltungen hinaus auch dann das Recht eingeräumt werden, Gepäck zurückzuweisen, wenn dieses

nicht hinreichend gekennzeichnet ist. Ein an das Fehlen bestimmter Angaben auf den Gepäckstücken anknüpfendes Zurückweisungsrecht enthält bereits jetzt § 26 Abs. 2 EVO, der jedoch – wie nachstehend ausgeführt – im Interesse der Vereinfachung aufgehoben werden soll. Es reicht aus, ebenso wie im vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrecht (vgl. § 411 Satz 2 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 des Entwurfs) eine Kennzeichnungspflicht ganz allgemein zu normieren. In der Sache ergeben sich keine Änderungen: Wie schon bislang soll der Reisende dann keinen Anspruch auf Abschluß eines Reisegepäckbeförderungsvertrages haben, wenn er selbst die Anforderungen an die Kennzeichnung der Gepäckstücke nicht erfüllt.

– Zu Buchstabe c

§ 26 Abs. 2 EVO bisheriger Fassung enthält eine sehr detaillierte und in dieser Ausführlichkeit nicht erforderliche Pflicht des Reisenden zur Kennzeichnung des Gepäcks. Diese – detaillierte – Sonderregelung soll aufgehoben werden. Statt dessen soll in § 26 Satz 1 in der Fassung des Entwurfs nur ein Zurückweisungsrecht bei nicht hinreichender Kennzeichnung normiert werden.

Zu Nummer 6 (§ 27 EVO)

– Zu Buchstabe a

Die bisherige Regelung in § 27 Abs. 1 über die örtliche Reichweite des Gepäckverkehrs ging von einer Gepäckbeförderung von Bahnhof zu Bahnhof aus. Diese Regelung entspricht nicht mehr den tatsächlichen Verhältnissen, da heute überwiegend eine Beförderung des Reisegepäcks von „Haus zu Haus“ angeboten wird.

– Zu Buchstabe b

Die Regelung des § 27 EVO soll im übrigen deutlich vereinfacht werden. Die Modalitäten der Bezeichnung des Zielbahnhofs, der Zeitraum der Gepäckaufgabe und der Abfertigungsweg können künftig durch allgemeine Geschäftsbedingungen festgelegt werden. Die Beibehaltung des § 27 Abs. 3, 4, 5 und 7 EVO ist nicht erforderlich. Auch die Absätze 8 und 9, die Sonderregelungen für die Abfertigung bestimmter Gegenstände durch den Tarif erlauben und den Fall einer späteren Abfertigung betreffen, sind entbehrlich. Es kann den Parteien überlassen bleiben, diese Gegenstände in dem Reisegepäckbeförderungsvertrag zu regeln.

– Zu Buchstabe c

Der vorgeschlagene § 27 Abs. 3 Satz 1 und 2 EVO übernimmt den Wortlaut des bisherigen Absatzes 6 Satz 1 und 2. Absatz 3 Satz 3 modifiziert dagegen den bisherigen Absatz 6 Satz 3 wie folgt:

In Buchstabe a soll an die Stelle der bisherigen Angabe des Versand- und Bestimmungsbahnhofs die Angabe über Stelle und Tag der Übernahme des Reisegepäcks sowie die vom Reisenden be-

zeichnete Ablieferungsstelle treten, um der mittlerweile eingeführten „Haus-zu-Haus-Lieferung“ Rechnung zu tragen. Gleichzeitig geht im neuen Buchstaben a der bisherige Buchstabe b auf, wobei auf die Angabe der Stunde der Annahme des Gepäcks verzichtet wird. Neu aufgenommen ist in Buchstabe c die Angabe der Lieferfrist, weil diese künftig frei vereinbar sein soll. Buchstabe d übernimmt den Wortlaut des bisherigen Absatzes 6 Satz 3 Buchstabe c, ersetzt jedoch den Begriff der „Gebühren“ durch den der „Entgelte“.

– Zu Buchstabe d

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu der unter Buchstabe b vorgeschlagenen Änderung.

Zu Nummer 7 (Aufhebung des § 28 EVO)

§ 28 Abs. 1 und 2 EVO, der die Frage regelt, mit welchem Zug das Gepäck zu befördern ist, ist überholt und kann ersatzlos entfallen. Aus der Sicht des Reisenden kommt es nicht darauf an, mit welchem Zug das Reisegepäck befördert wird, sondern darauf, wann es ihm zur Verfügung steht. Gemäß § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO in der Fassung des Entwurfs in Verbindung mit § 423 HGB in der Fassung des Entwurfs können die Parteien des Reisegepäckvertrages eine Lieferfrist vereinbaren. Mangels Vereinbarung gilt die Frist als Lieferfrist, die einem sorgfältigen Frachtführer unter Berücksichtigung der Umstände vernünftigerweise zuzubilligen ist.

Absatz 3, der den Fall des Nichtantritts oder des Abbruches der Reise erfaßt und die weitere Behandlung des Gepäcks dem Tarif anheimgibt, kann wegfallen, weil insoweit – mangels abweichender Parteivereinbarung – künftig die allgemeine frachtrechtliche Regelung des § 418 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3, der über § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO in der Fassung des Entwurfs auch auf die Beförderung von Reisegepäck Anwendung findet, eingreift.

Absatz 4, der die Beachtung von Zoll- und sonstigen Verwaltungsvorschriften sowie die Rechtsfolgen einer Nichtbeachtung dieser Vorschriften durch den Reisenden behandelt, ist künftig entbehrlich, weil über den im Entwurf vorgeschlagenen § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO auch die vorgeschlagene allgemein frachtrechtliche Vorschrift des § 413 Abs. 1 HGB-E sowie die umzugsvertraglichen Vorschriften des § 450b Abs. 3 und § 450c HGB-E Anwendung finden sollen. Hinsichtlich der Beachtung von Zoll- und Verwaltungsvorschriften wird der Reisende, der Gepäck aufgibt, dem nichtgewerblichen Absender von Umzugsgut gleichgestellt. Dies rechtfertigt sich daraus, daß es sich in beiden Fällen um kaufmännisch unkundige Privatpersonen handelt. Die Eisenbahn trifft danach eine Hinweispflicht über die zu beachtenden Vorschriften, umgekehrt hat der Absender erforderliche Urkunden zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen. Hat die Eisenbahn ihre Hinweispflicht verletzt, trifft den Reisenden bei Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Urkunden oder Auskünfte nur eine Verschuldenshaftung.

Die Festschreibung weiterer, über das danach anwendbare allgemeine Fracht- und Umzugsrecht hinausgehender Verpflichtungen des Reisenden gegenüber der Eisenbahn ist nicht erforderlich. Dies gilt etwa für die Statuierung der persönlichen Anwesenheitspflicht bei der Untersuchung des Reise- und Handgepäckes (bislang § 28 Abs. 4 Satz 2 EVO) oder das Recht der Eisenbahn zur Erhebung eines tarifmäßigen Nebenentgelts (bislang § 28 Abs. 4 Satz 4 EVO).

Zu Nummer 8 (§ 29 EVO)

– Zu Buchstabe a

Die bisherige Regelung des § 29 Abs. 1 EVO, wonach das Gepäck gegen Rückgabe des Gepäckscheins und Entrichtung der etwa noch nicht bezahlten Kosten ausgeliefert wird, ist nicht flexibel genug, weil danach bei einer Haus-zu-Haus-Beförderung (z. B. der Lieferung eines Koffers in ein Hotel) das Reisegepäck nur dann dort ausgeliefert werden dürfte, wenn der Gepäckschein vorgelegt werden kann. Der Reisende erwartet heutzutage, daß sein Gepäck bereits vor ihm im Hotel in Empfang genommen werden kann. Der Reisende soll deshalb im Gepäckschein den Empfangsbevollmächtigten bestimmen können (z. B. ein Hotel). Die Eisenbahn erfüllt dann den Reisegepäckvertrag mit der Lieferung an den vom Reisenden genannten Empfangsbevollmächtigten.

– Zu Buchstabe b

Die in § 29 EVO enthaltene Regelung über die Auslieferung des Gepäcks kann angesichts der Verweisung auf das vorgeschlagene HGB-Frachtrecht in § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO in der Fassung der Nummer 4 dieses Artikels deutlich gestrafft werden.

Der sachliche Gehalt des bisherigen § 29 Abs. 2 EVO wird künftig durch den nach Nummer 4 dieses Artikels geänderten § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO in Verbindung mit § 421 Abs. 1 und § 424 HGB-E abgedeckt. Soweit der bisherige § 29 Abs. 2 Satz 2 und 4 EVO zusätzlich den Fall regelt, daß Bahnhöfe zeitweise unbesetzt sind, erscheint eine gesetzliche Regelung künftig entbehrlich. Es kann den Eisenbahnunternehmen überlassen bleiben, insoweit eine Regelung in allgemeinen Geschäftsbedingungen zu treffen.

§ 29 Abs. 3 EVO, der die Möglichkeit der Rückgabe aufgegebenen Gepäcks auf dem Versandbahnhof gegen Rückgabe des Gepäckscheins regelt, ist angesichts der über § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO in der Fassung der Nummer 4 dieses Artikels anwendbaren Bestimmung des § 418 HGB-E entbehrlich. Denn diese Vorschrift regelt ausführlicher als die bisherige in der Eisenbahn-Verkehrsordnung enthaltene Regelung die Befugnisse und die Rechtsfolgen der Erteilung nachträglicher Weisungen des Absenders. Da das Eisenbahnunternehmen gemäß § 418 Abs. 1 Satz 3 und 4 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 unter bestimmten Bedingungen von der Pflicht zur Befolgung nachträglicher Weisungen befreit sein kann und überdies Er-

satz der ihm durch die Ausführung der Weisung entstehenden Aufwendungen sowie eine angemessene Vergütung verlangen kann, bleibt es in gleichem Maße geschützt wie durch die Ermessensbestimmung des bisherigen § 29 Abs. 3 EVO.

Die in § 29 Abs. 4 EVO enthaltene Regelung über die Zulässigkeit einer Weitersendung des Gepäcks nach einem anderen Bahnhof enthält, da insoweit entgegenstehendes zwingendes Recht nicht normiert ist, eine Selbstverständlichkeit und kann daher gestrichen werden. Sind besondere Vereinbarungen nicht getroffen worden, ist auf diesen Fall § 418 HGB-E anwendbar.

§ 29 Abs. 5 EVO, der die Rechtsfolgen eines vorzeitigen Rücknahme des Gepäcks regelt, kann künftig entfallen, weil für diese Vorschrift neben den §§ 415 und 418 HGB-E kein Bedarf mehr besteht.

Schließlich ist die Regelung über die Mitwirkungspflicht des Reisenden bei Nachforschungen der Eisenbahn nach verlorenem Gepäck (§ 29 Abs. 8 EVO) entbehrlich, weil sich eine derartige Pflicht bereits aus allgemeinem Zivilrecht (§ 254 Abs. 2 Satz 1 BGB) ergibt.

– Zu Buchstabe c

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu Buchstaben a und b.

Zu Nummer 9 (Aufhebung des § 30 EVO)

§ 30 EVO, der die Folgen von Ablieferungshindernissen regelt, kann aufgehoben werden, weil künftig insoweit über § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO in der Fassung des Entwurfs die allgemeine frachtrechtliche Bestimmung des § 419 HGB-E eingreifen soll. Diese ist inhaltlich im wesentlichen deckungsgleich mit der in der EVO enthaltenen Regelung, jedoch hinsichtlich der Notverkaufsfrist flexibler angelegt. Die bestehenden – im übrigen redaktionellen – Unterschiede erscheinen im Hinblick auf die Notwendigkeit einer weitgehenden Harmonisierung mit dem allgemeinen Frachtrecht hinnehmbar.

Zu Nummer 10 (§ 31 EVO)

– Zu Buchstabe a

Die bisherige generelle Verweisung in § 31 Abs. 1 EVO auf die §§ 81 bis 83, 92 bis 94 sowie 95 und 96 EVO kann nicht mehr beibehalten werden, weil der bisherige Abschnitt VIII der Eisenbahn-Verkehrsordnung nach Nummer 15 dieses Artikels vollständig aufgehoben werden soll. Statt dessen sollen künftig über § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO in der Fassung der Nummer 4 die Haftungsvorschriften des allgemeinen Frachtrechts (§§ 425 bis 437 HGB-E) mit Ausnahme des die Festsetzung von Haftungshöchstbeträgen betreffenden § 431 HGB-E gelten.

§ 31 Abs. 3 EVO wird entbehrlich, weil die darin enthaltene Regelung über die Beschädigung von Reisegepäck zusammen mit der in Absatz 2 enthaltenen Regelung über den Verlust von Reisege-

päck im vorgeschlagenen neuen § 31 Abs. 1 EVO (vgl. Buchstabe b) aufgenommen werden soll.

Nicht beibehalten werden soll auch Absatz 5, der für den Fall des Vorsatzes der Eisenbahn bei der Schadenverursachung den Wegfall der Haftungsbegrenzung und für den Fall grober Fahrlässigkeit die Verdoppelung des statuierten Haftungshöchstbetrages vorsieht. Diese Regelung soll durch die allgemeine frachtrechtliche Vorschrift des § 435 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 ersetzt werden. Für die Konstellation des Vorsatzes deckt sich dessen Lösung mit derjenigen des § 31 Abs. 5 EVO. Dagegen wird für den Fall, daß der Schaden leichtfertig und in dem Bewußtsein, daß dieser mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, verursacht wurde, ebenfalls ein Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen und nicht lediglich eine Verdoppelung des vorgesehenen Höchstbetrages statuiert. Im Interesse der allgemeinen Harmonisierung des Transportrechts erscheint es sachgerecht, auch bei der Reisegepäckbeförderung einen Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen schon bei bewußter grober Fahrlässigkeit vorzusehen und nicht nur die bloße Verdoppelung der Beträge.

– Zu Buchstabe b

Die Höchstbeträge für die Haftung der Eisenbahn wegen Verlusts oder Beschädigung von Reisegepäck und Kraftfahrzeugen sollen in dem neu gefaßten § 31 Abs. 1 EVO abweichend von dem allgemeinen frachtrechtlichen Haftungshöchstbetrag von 8,33 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm des Rohgewichts in § 431 Abs. 1 und 4 HGB-E in der Fassung des Artikels 1 Nr. 2 festgesetzt werden. Der neu gefaßte Absatz 1 übernimmt dabei – in redaktionell bereinigter Form – den Inhalt des bisherigen § 31 Abs. 2 Satz 1 und 2 EVO. Jedoch werden die darin festgesetzten Beträge von bislang 2000 auf 2500 Deutsche Mark je Gepäckstück und von 36000 Deutsche Mark auf 40000 Deutsche Mark je Kraftfahrzeug erhöht. Der bisherige Satz 3 des § 31 Abs. 2 EVO kann entfallen, weil der über § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO in der Fassung der Nummer 4 dieses Artikels anwendbare § 432 Satz 1 HGB-E eine inhaltsgleiche Regelung enthält.

– Zu Buchstabe c

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu den unter Buchstaben a und b vorgenommenen Änderungen.

– Zu Buchstabe d

In dem vorgeschlagenen neuen § 31 Abs. 2 Satz 2 (bisherig Absatz 4 Satz 2) EVO wird die Haftungshöchstgrenze für im Fahrzeug belassene Gegenstände – entsprechend dem Höchstbetrag, der nach Absatz 1 neuer Fassung je Gepäckstück besteht – auf einen Betrag von 2500 Deutsche Mark je Fahrzeug festgesetzt. In Übereinstimmung mit der entsprechenden Regelung des vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrechts (§ 425 Abs. 1 HGB

in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3) ist die Schadensersatzpflicht nicht mehr von dem Verschulden der Eisenbahn abhängig. Die Vorschrift soll außerdem redaktionell mit der Terminologie des allgemeinen Frachtrechts harmonisiert werden.

Zu Nummer 11 (§ 32 EVO)

– Zu Buchstabe a

Die schon bislang in § 32 Abs. 1 EVO enthaltene Verlustvermutung soll lediglich redaktionell an die Fassung der vorgeschlagenen allgemeinen frachtrechtlichen Bestimmung des § 424 Abs. 1 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 angepaßt werden.

– Zu Buchstabe b

§ 32 Abs. 2 EVO kann aufgehoben werden, weil insoweit über § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO in der Fassung des Entwurfs der von Inhalt und Rechtsfolgen her gleiche, indes sprachlich abweichend gefaßte § 424 Abs. 2 und 3 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 Anwendung findet.

Zu Nummer 12 (§ 33 EVO)

Haftet die Eisenbahn wegen Überschreitung der Lieferfrist, soll der Reisende nach dem vorgeschlagenen neu gefaßten § 33 künftig ein Wahlrecht zwischen dem im vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrecht (§ 431 Abs. 3 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3) angelegten Höchstbetragssystem, das als Grenze den dreifachen Betrag der Fracht je Gepäckstück benennt, und dem dem bisherigen § 33 Abs. 1 EVO zugrundeliegenden Höchstbetragsmodell haben. Die Wahlmöglichkeit entfällt, wenn es sich um die Beförderung eines Kraftfahrzeuges handelt. Hier gilt ausschließlich die Höchstgrenze des allgemeinen Frachtrechts. Im Rahmen der Wahlmöglichkeit wird im Grundsatz das zeitlich nach je angefangenen 24 Stunden Lieferfristüberschreitung gestaffelte Berechnungssystem für den Höchstbetrag als eine Alternative beibehalten. Ersetzt wird jedoch der bisher geltende Betrag von 25 Deutschen Mark je Gepäckstück für je angefangene 24 Stunden durch den einfachen Betrag der Fracht je Gepäckstück für denselben Zeitraum.

Die übrigen Absätze des bisherigen § 33 EVO können aus folgenden Gründen aufgehoben werden:

An die Stelle des bisherigen Absatzes 2 tritt § 435 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3, der über § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO in der Fassung der Nummer 4 auch auf die Haftung wegen Überschreitung der Lieferfrist bei Reisegepäck Anwendung findet. Sowohl für den Fall des Vorsatzes als auch der leichtfertigen Verursachung in dem Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, soll künftig einheitlich ein Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen statuiert werden. Insoweit kann auf die Begründung zu der unter Nummer 10 Buchstabe a vorgesehenen Aufhebung des § 31 Abs. 5 EVO verwiesen werden.

Die bisherigen Absätze 3 und 4 sind entbehrlich, weil sich die darin enthaltenen Berechnungsgrund-

sätze (kein Nebeneinander von Entschädigung für Verlust oder Beschädigung einerseits und Überschreitung der Lieferfrist andererseits, Höchstbetrag für gänzlichen Verlust als absolute Obergrenze der Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist) aus von der Rechtsprechung entwickelten allgemeinen Prinzipien des Schadensrechts ergeben.

Schließlich kann Absatz 5 ersatzlos entfallen, weil § 426 Satz 1 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3, der über § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO in der Fassung der Nummer 4 Anwendung findet, eine identische Regelung enthält. Diese steht allerdings nach § 426 Satz 2 HGB-E unter dem Vorbehalt, daß sich die Eisenbahn nicht auf Mängel des für die Beförderung verwendeten Fahrzeugs berufen kann, es sei denn, daß der Absender ihr das Fahrzeug gestellt hat.

Zu Nummer 13 (Aufhebung des § 34 EVO)

Die bisherige Sonderregelung für eine verspätete Verladung oder Auslieferung von Kraftfahrzeugen in § 34 EVO soll in die unter Nummer 12 vorgeschlagene Neufassung des § 33 EVO integriert werden; § 34 EVO kann daher als eigenständige Vorschrift entfallen. Als materielle Abweichung zu der bisherigen Regelung ergibt sich lediglich eine Erhöhung des maßgeblichen Höchstbetrages der Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist vom einfachen Betrag der Fracht auf den dreifachen Betrag der Fracht je Gepäckstück, d. h. Kraftfahrzeug. Auf die Begründung zu Nummer 12 wird verwiesen.

Zu Nummer 14 (§ 36 EVO)

– Zu Buchstabe a

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu den unter Nummer 8 (Änderung des § 29 EVO) vorgeschlagenen Änderungen.

– Zu Buchstabe b

§ 36 Abs. 7 EVO, der die Nichtabholung hinterlegten Gepäcks betrifft, verweist bislang auf die Rechtsfolgen des § 30 Abs. 2 und 3 EVO. Da unter Nummer 9 die Aufhebung von § 30 EVO vorgesehen ist, andererseits aber der Rechtsfolgeninhalt des § 30 Abs. 2 und 3 für den hier einschlägigen Fall aufrechterhalten werden soll, soll an die Stelle der bisherigen Verweisung der Inhalt des § 30 Abs. 2 und 3 EVO bisheriger Fassung treten. Eine materielle Änderung ergibt sich hierdurch nicht.

Zu Nummer 15 (Aufhebung der Abschnitte V, VII und VIII)

Da die Behandlung von zur Beförderung aufgegebenem Gut zwischen den Parteien des Frachtvertrages gemäß § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO in der Fassung der Nummer 4 dieses Artikels in Verbindung mit § 423 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 frei vereinbart werden kann, sind künftig gesonderte Regelungen über den Expreßgutverkehr entbehrlich. Der Abschnitt V (§§ 37 bis 43 EVO) kann daher vollständig aufgehoben werden.

Neben dem bereits durch Artikel 1 Nr. 18 der Sechsendachtzigsten Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 10. Mai 1982 (BGBl. I S. 611) aufgehobenen Abschnitt VI (Beförderung von Leichen) kann auch der bisherige Abschnitt VII (Beförderung von lebenden Tieren) nunmehr vollständig aus folgenden Gründen aufgehoben werden:

§ 48 Abs. 1 bis 3, 5 und 9 ist künftig entbehrlich, weil eine Pflicht der Eisenbahn zur Beförderung lebender Tiere nicht mehr besteht.

Im übrigen finden auch auf die Beförderung lebender Tiere die Vorschriften des allgemeinen Frachtrechts Anwendung, weil Tiere insofern als Güter anzusehen sind.

§ 48 Abs. 6 und 8 EVO ist künftig angesichts der allgemeinen frachtrechtlichen Regelung in § 412 Abs. 1 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 entbehrlich. Zusätzlich zur bisherigen Regelung der Eisenbahn-Verkehrsordnung legt die genannte allgemeine frachtrechtliche Vorschrift auch die Verpflichtung des Entladens durch den Empfänger fest. Eine gesonderte Regelung über die Stellung der erforderlichen Befestigungsmittel, wie bislang in § 48 Abs. 8 EVO, erscheint nicht mehr erforderlich.

Schließlich ist auch § 48 Abs. 10 künftig überflüssig, weil für die Frachtzahlung künftig der – im übrigen vollständig dispositive – § 420 HGB-E in der Fassung des Artikels 1 Nr. 2 zur Anwendung kommen soll.

§ 49 EVO kann aus folgenden Gründen entfallen:

§ 49 Abs. 1 EVO, der die Einhaltung eines bestimmten Beförderungsweges bei entsprechender Weisung des Absenders vorschreibt, ist entbehrlich, weil dies bereits aus allgemeinem Frachtrecht ergibt, insbesondere Angaben über den Beförderungsweg im Frachtbrief festgehalten werden können.

Die nach § 49 Abs. 2 EVO zugelassenen Angaben im Frachtbrief (Anweisungen durch den Tierbegleiter, Änderung des Bestimmungsbahnhofs oder des Empfängers) sind auch nach § 408 Abs. 1 Satz 2 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 ohne weiteres zulässig. Einer gesonderten Regelung in der Eisenbahn-Verkehrsordnung bedarf es daher nicht mehr.

§ 49 Abs. 3 EVO, der bislang die Unterbringung der Begleiter im Zug regelt, kann ersatzlos entfallen, weil eine Beförderungspflicht nicht mehr besteht und entsprechende Vereinbarungen den Parteien des Frachtvertrages überlassen werden können.

Der durch § 49 Abs. 4 EVO geregelte Fall des Eintritts von Beförderungs- oder Ablieferungshindernissen infolge Verletzung oder Erkrankung der Tiere wird durch § 419 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 hinreichend erfaßt. Einer gesonderten Regelung in der Eisenbahn-Verkehrsordnung bedarf es daher nicht mehr.

§§ 50 bis 52 EVO werden aus folgenden Gründen entbehrlich:

§ 50 EVO, der die Modalitäten der Auslieferung der Tiere regelt, kann entfallen, weil insoweit die Vorschriften der Tierschutztransportverordnung

vom 25. Februar 1997 (BGBl. I S. 348) und ergänzend – für den Fall eines Ablieferungshindernisses – § 419 HGB-E in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 eingreifen.

Da die Lieferfrist auch im Falle der Beförderung von Tieren künftig frei vereinbar sein soll (vgl. § 423 HGB-E in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3), sind detaillierte Vorgaben für die Lieferfrist wie bislang in § 51 EVO künftig entbehrlich.

§ 52 EVO, der für die Beförderung von Tieren die entsprechende Geltung des Abschnitts VIII (Beförderung von Gütern) vorschreibt, soll aufgehoben werden, weil gleichzeitig die Aufhebung des gesamten Abschnitts VIII vorgesehen ist.

Der bisherige Abschnitt VIII der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Beförderung von Gütern, §§ 53 bis 96 EVO) soll vollständig aufgehoben werden, weil künftig für die Beförderung von Gütern durch die Eisenbahn das vorgeschlagene allgemeine Frachtrecht des Handelsgesetzbuchs gelten soll.

Zu Artikel 4 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

Die Änderungen dienen sämtlich der Angleichung der Regelungen für Eisenbahn an die des Straßengüterverkehrs, die keine Genehmigung von Beförderungsbedingungen im Güterverkehr mehr vorsehen. Die Beförderungsbedingungen für Personen umfassen auch die des Reisegepäckverkehrs.

Zu Artikel 5 (Änderung des Allgemeinen Magnetschwebebahngesetzes)

Die Änderung dient – entsprechend der Angleichung der Regelungen für Eisenbahnen in Artikel 4 – einer Anpassung an die Regelungen des Straßengüterverkehrs, die keine Genehmigung von Beförderungsbedingungen im Güterverkehr mehr vorsehen.

Zu Artikel 6 (Änderung der Verordnung über Orderlagerscheine)

Artikel 6 sieht eine Ergänzung der Verordnung über Orderlagerscheine um eine Schlußvorschrift vor, die sowohl das Außerkrafttreten der Verordnung im ganzen (§ 45 Abs. 1 OLSchVO) als auch das Schicksal bereits vor Außerkrafttreten der Verordnung erteilter Ermächtigungen zur Ausstellung von Orderlagerscheinen (§ 45 Abs. 2 OLSchVO) regelt.

Nach dem vorgeschlagenen § 45 Abs. 1 OLSchVO soll die Verordnung über Orderlagerscheine im ganzen am Tag des Inkrafttretens des Artikelgesetzes außer Kraft treten. Die einzelnen Abschnitte der Verordnung über Orderlagerscheine werden aus unterschiedlichen Gründen entbehrlich: Abschnitt I, der bislang das staatliche Ermächtigungsverfahren zur Ausstellung von Orderlagerscheinen regelt, ist künftig überflüssig, weil in Artikel 1 Nr. 1 des Entwurfs eine Änderung des § 363 Abs. 2 HGB vorgesehen ist, die künftig eine Ausstellung von Orderlagerscheinen auch ohne staatliche Ermächtigung ermöglicht. Soweit die Ermächtigung zur Ausstellung von Orderlagerscheinen in der Vergangenheit lediglich die

Funktion eines Zuverlässigkeitsattestes für den ausstellenden Lagerhalter übernommen hat, steht es den Ländern künftig frei, im Wege des Landesrechts bei Bedarf Ersatzlösungen zu schaffen.

Die Abschnitte II und III der Verordnung über Orderlagerscheine, die das Lagergeschäft und den Lagerschein betreffen, sind künftig entbehrlich, weil die dort bislang enthaltenen Regelungen, soweit noch erforderlich, in die allgemeinen lagerrechtlichen Regelungen der §§ 466 ff. HGB-E (Artikel 1 Nr. 3 des Entwurfs) überführt werden sollen.

Das vollständige Außerkrafttreten der Verordnung über Orderlagerscheine steht nach § 45 Abs. 1 OLSchVO unter dem Vorbehalt, daß sich aus der Übergangsregelung des Absatzes 2 nichts anderes ergibt. Damit soll sicher gestellt werden, daß diejenigen Normen der Verordnung über Orderlagerscheine, die für den Widerruf von bei Außerkrafttreten der Verordnung bereits erteilten Ermächtigungen zur Ausstellung von Orderlagerscheinen als Rechtsgrundlage benötigt werden, auf solche „alte“ Ermächtigungen nach wie vor anwendbar bleiben.

Der vorgeschlagene § 45 Abs. 2 OLSchVO enthält eine Übergangsregelung für bei Außerkrafttreten der Verordnung bereits erteilte staatliche Ermächtigung. Satz 1 ermöglicht einen Widerruf solcher bestehender Ermächtigungen auf Grund der Vorschriften der Verordnung über Orderlagerscheine auch noch nach deren Außerkrafttreten. Absatz 2 Satz 2 1. Halbsatz enthält für den Fall, daß ein Widerruf der bereits erteilten Ermächtigung nach Außerkrafttreten der Verordnung unterbleibt, eine gesetzliche Widerrufsfiktion, die sechs Monate nach Abschluß des für den Inhaber der Ermächtigung geltenden Geschäftsjahres, in dem die Verordnung über Orderlagerscheine außer Kraft tritt, eingreift. Absatz 2 Satz 2 2. Halbsatz stellt klar, daß für den Widerruf, der auf Grund der gesetzlichen Fiktion des 1. Halbsatzes eintritt, die Veröffentlichungs- und Benachrichtigungserfordernisse, die Rechtswirkungen und das Rückgabepflichtverhältnis des § 13 Abs. 4 OLSchVO nicht eingreifen.

Zu Artikel 7 (Änderung der Getreide-Ausfuhr- und -Verarbeitungs-Überwachungsverordnung)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu der in Artikel 6 vorgeschlagenen Änderung der Verordnung über Orderlagerscheine vom 16. Dezember 1931. Da nach § 363 Abs. 2 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 1 eine behördliche Ermächtigung zur Ausstellung von Lagerscheinen, die durch Indossamente übertragen werden können, nicht mehr vorgeschrieben werden soll und die Verordnung über Orderlagerscheine, insbesondere auch die darin vorgesehenen Vorschriften über die Ermächtigung zur Ausstellung von Orderlagerscheinen, künftig nicht mehr gelten soll (vgl. § 45 der Verordnung über Orderlagerscheine in der Fassung des Artikels 6), ist Nummer 7 der Anlage 2 der Getreide-Ausfuhr- und -Verarbeitungs-Überwachungsverordnung entsprechend anzupassen. Die Regelung soll allerdings, wie sich aus Artikel 11 Abs. 1 des Entwurfs ergibt, erst 18 Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes ihrerseits in Kraft tre-

ten, um zu ermöglichen, daß derzeit noch bestehende Ermächtigungen für die Zwecke der Getreide-Ausfuhr- und -Verarbeitungs-Überwachungsverordnung für eine Übergangszeit noch verwendet werden können.

Zu Artikel 8 (Aufhebung von Vorschriften)

Bei der vorgeschlagenen Aufhebung von Vorschriften handelt es sich sämtlich um Folgeänderungen zu der in Artikel 1 Nr. 3 vorgeschlagenen Neuregelung des gesamten Fracht-, Speditions- und Lagerrechts.

Artikel 8 Nr. 1, der die Aufhebung der Verordnung über die Einreichung der Übersichten nach § 10 der Verordnung über Orderlagerscheine vom 2. März 1940 enthält, betrifft eine Folgeänderung zu der unter Artikel 6 vorgeschlagenen Änderung der Verordnung über Orderlagerscheine.

Die in Nummer 2 vorgeschlagene Aufhebung der Verordnung über den Lade- und Löschtage sowie die Lade- und Löschzeiten in der Binnenschifffahrt vom 26. Januar 1994 wird erforderlich, weil die Vorschriften, auf die sich die Verordnung bezieht, nach diesem Entwurf aufgehoben werden sollen. § 412 Abs. 4 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 enthält allerdings eine Ermächtigung zum Erlass einer neuen Verordnung über Be- und Entladezeiten und das Standgeld.

Die vorgeschlagene Aufhebung der Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (Artikel 8 Nr. 3) stellt sich als Folgeänderung zu der in Artikel 1 Nr. 3 vorgeschlagenen Harmonisierung des Frachtrechts dar. Frachtrechtlicher Sonderregelungen, die ausschließlich den Güterfernverkehr betreffen, bedarf es künftig nicht mehr.

Das Umzugsrecht soll künftig in den §§ 450 bis 450h HGB-E geregelt werden (vgl. Artikel 1 Nr. 3). Die bisherigen Beförderungsbedingungen für den Umzugsverkehr (GüKUMB) können daher ebenfalls aufgehoben werden; das ist in Artikel 8 Nr. 4 vorgesehen.

Zu Artikel 9 (Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang)

Da das hier vorgeschlagene Artikelgesetz in Artikel 3, 6 und 7 auch Änderungen von Rechtsverord-

nungen enthält, ist die übliche Entsteuerungsklausel aufzunehmen.

Zu Artikel 10 (Neufassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung)

Da der Entwurf in Artikel 3 zahlreiche Änderungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung enthält, erscheint es zweckmäßig, das Bundesministerium für Verkehr zu ermächtigen, den Wortlaut der Eisenbahn-Verkehrsordnung neu bekanntzumachen.

Zu Artikel 11 (Inkrafttreten)

Artikel 11 enthält die erforderliche Inkrafttretensvorschrift. Das Artikelgesetz soll nach Absatz 3 zu einem kalendermäßig bestimmten Zeitpunkt in Kraft treten. Auf Grund der EG-rechtlich gebotenen vollständigen Freigabe der Kabotage zum 1. Juli 1998 wird dieser Zeitpunkt für das Inkrafttreten angestrebt.

Hiervon abweichend soll § 426 Satz 2 HGB für den Bereich der Binnenschifffahrt erst zwei Jahre nach Inkrafttreten des Artikelgesetzes in Kraft treten. Eine solche Haftungsregelung gilt bisher schon für den Straßengüterverkehr, nicht aber für die Binnenschifffahrt. Dieser Verkehrsbereich benötigt angesichts seiner besonderen wirtschaftlichen Lage eine angemessene Übergangszeit. In dieser Zeit wird sich auch zeigen, ob die laufenden Harmonisierungsbestrebungen im Bereich des internationalen Transportrechts der Binnenschifffahrt (CMNI) zum Abschluß gebracht werden können.

Außerdem sieht Absatz 2 vor, daß Artikel 7 (Änderung der Getreide-Ausfuhr- und -Verarbeitungs-Überwachungsverordnung) erst 18 Monate nach Inkrafttreten des Artikelgesetzes in Kraft tritt, um den betroffenen Lagerhaltern die Möglichkeit zu geben, anstelle von Auszügen aus dem Gewerbezentralregister oder dem Bundeszentralregister noch bestehende, bereits vor Außerkrafttreten der Verordnung über Orderlagerscheine nach Artikel 4 erteilte Ermächtigungen zur Ausstellung von Orderlagerscheinen zu Nachweiszwecken vorzulegen. Den betroffenen Betrieben wird damit eine ausreichende Übergangsfrist eingeräumt.

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 714. Sitzung am 4. Juli 1997 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zum Gesetzentwurf insgesamt

Der Bundesrat bedauert, daß der Gesetzentwurf binnenschiffahrtsspezifische Besonderheiten kaum berücksichtigt. Insofern begrüßt der Bundesrat die vorgesehene Verschiebung der Inkraftsetzung des § 426 Satz 2 um zwei Jahre, weil hierdurch ein für die Binnenschiffahrt wesentlicher Haftungsausschlußgrund zunächst erhalten bleibt.

Der Bundesrat schließt aus dem in der Gesetzesbegründung enthaltenen Hinweis auf die laufenden Harmonisierungsbestrebungen im Bereich des internationalen Transportrechts der Binnenschiffahrt (CMNI), daß die Bundesregierung grundsätzlich bereit ist, den benannten Haftungsausschließungsgrund endgültig gesetzlich zu fixieren, wenn und sobald dieses Abkommen in Kraft tritt. Im Interesse eines homogenen Schiffahrtrechts sollte sich die Berücksichtigung schiffahrtseigener Besonderheiten aber nicht allein darauf beschränken. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, das nationale Transportrecht der Binnenschiffahrt den im Rahmen des CMNI vorgenommenen Wertungen insgesamt anzupassen, sobald dieses Abkommen in Kraft getreten ist.

Der Bundesrat hält insbesondere die Regelungen zur Haftung des Frachtführers für problematisch. Als Korrektur der verschuldensabhängig ausgestalteten Haftung des Frachtführers werden in den §§ 426, 427 Haftungsausschlußgründe und in § 432 Haftungshöchstsummen eingeführt. Die vorgesehenen Haftungsausschlußgründe berücksichtigen schiffahrtsspezifische Risiken nur unzureichend.

Dies gilt insbesondere für Feuer und Explosionen an Bord des Schiffes, aber auch für Schäden, die auf Mängel des Schiffes zurückzuführen sind, die trotz gehöriger Sorgfalt bis zum Beginn der Reise nicht zu entdecken waren. Der letztgenannte Haftungsausschlußgrund ist für die Schiffahrt besonders wichtig. Bei der Größe eines Schiffes und angesichts dessen, daß es selbst in unbeladenem Zustand zu einem großen Teil unter Wasser liegt, ist ein Erkennen von Mängeln trotz Anwendung gehöriger Sorgfalt nicht immer möglich. Die undifferenzierte Übertragung landfrachtrechtlicher Wertungen auf schiffrechtliche Vorgänge ist hier nicht ohne weiteres möglich.

Ähnliches gilt für Schäden im Zusammenhang mit einer erfolgten oder versuchten Hilfeleistung oder

Rettung von Leben und Eigentum, das den Gefahren schiffbarer Gewässer ausgesetzt ist. Anders als im Landfrachtrecht hat die Hilfeleistung in der Binnenschiffahrt erhebliche Bedeutung. Würde dieser Haftungsausschlußgrund für die Schiffahrt nicht existieren, müßte der Frachtführer, um einer Haftung zu entgehen, eine Hilfeleistung ablehnen oder sich Rettungsmaßnahmen entziehen.

Zu berücksichtigen bleibt, daß die vorgenannten Haftungsausschlußgründe in dem vorliegenden Entwurf des „Übereinkommens über die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen (CMNI)“ enthalten sind. Tritt dieses Übereinkommen in Kraft und verbleibt es bei dem Verzicht innerhalb des HGB auf die hier angemahnten Haftungsausschlußgründe, so hätte dies zur Folge, daß allein auf dem Rhein unterschiedliches Recht gelten würde – abhängig davon, ob Transporte innerstaatlich oder grenzüberschreitend durchgeführt werden. Dem Ziel einer europäischen Rechtsvereinheitlichung dient ein solches Vorgehen nicht.

Bedenklich wäre auch die Beibehaltung der in § 431 HGB vorgesehenen Haftungshöchstbeträge. Das geltende Binnenschiffahrtsrecht sieht zwar eine unbeschränkte Haftung des Frachtführers für Verlust oder Beschädigung vor; die Haftungshöchstgrenze liegt aber aufgrund bestehender Verlade- und Transportbedingungen bei 0,20 DM/Kilogramm, was angesichts der Güterquote im klassischen Massengutverkehr bislang als gerechtfertigt angesehen wurde. § 431 HGB sieht nunmehr einen Haftungshöchstbetrag von 8,33 Rechnungseinheiten (Sonderziehungsrechte)/Kilogramm vor, was einem Gegenwert von zur Zeit etwa 19,15 DM entspricht und die gegenwärtige Haftungshöchstsumme um mehr als das 90fache erhöht. Diese Steigerung erscheint auch dann als unverhältnismäßig, wenn man einer Haftungserweiterung infolge des zunehmenden Transports höherwertiger Güter in Containern prinzipiell zustimmt. Gegen die endgültige Beibehaltung der im Entwurf enthaltenen Regelung sprechen folgende Erwägungen:

- Die Vereinheitlichung der Haftungsobergrenze auf 8,33 Rechnungseinheiten bedeutet nicht nur eine ca. 90fache Steigerung für die Binnenschiffahrt, sondern geht mit einer Senkung für andere Verkehrsträger einher. Die damit für Straße und Bahn verbundene deutliche Kostenentlastung schwächt die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt, obwohl ordnungspolitisch eine Stärkung dieses Verkehrsträgers, der über überschüssige Transportkapazitäten verfügt und zudem umweltschonend ist, erwünscht wird. Diese negativen Auswir-

kungen werden zudem durch versicherungswirtschaftliche Folgen verstärkt. Das deutsche Binnenschiffahrtsgewerbe fürchtet nicht ohne Grund, daß ihre Versicherer trotz der in § 448 Abs. 2 HGB enthaltenen Möglichkeit, die Haftungssumme durch HGB zu modifizieren, den gesetzlich vorgesehenen Haftungshöchstbetrag bei der Ermittlung des Versichererrisikos zugrunde legen.

- Die Haftungsobergrenze von 8,33 Rechnungseinheiten hebt zwar Unterschiede zwischen Binnenschiffahrt einerseits und Landverfrachtern andererseits auf, schafft aber gleichzeitig wiederum Unterschiede innerhalb der Gruppe der Schiffsverfrachter selbst. So haftet der Seeverfrachter lediglich für 2 Rechnungseinheiten. Artikel 21 der im Entwurf vorliegenden CMNI avisiert eine differenzierte Lösung, der aber ebenfalls nur 2 Rechnungseinheiten zugrunde liegen.

Insgesamt ist festzustellen, daß der vorliegende Entwurf des HGB die Eigenarten der Binnenschiffahrt nicht zur Genüge beachtet. Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, diesen Mangel in Anlehnung an die in Beratung befindliche CMNI zu beheben, sobald dort greifbare Ergebnisse vorliegen.

2. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 414 Abs. 1 HGB)

In Artikel 1 Nr. 3 sind in § 414 Abs. 1 vor den Wörtern „Absender hat“ die Wörter „gewerbliche oder selbständig beruflich tätige“ einzufügen.

Begründung

§ 414 sieht eine verschuldensunabhängige und unbegrenzte Haftung des Absenders vor, wenn dieser gewisse Nebenpflichten verletzt. Diese weite Haftung geht zumindest für den Verbraucher als Absender zu weit. Insbesondere liegt ein Wertungswiderspruch insoweit vor, als der Absender bei Verletzung einer Nebenpflicht ohne Verschulden und unbegrenzt haftet, während der Frachtführer seine Haftung grundsätzlich durch Höchstbeträge nachhaltig beschränken kann. Für den privaten Absender bedeutet dies ein nicht mehr kalkulierbares und unvorhersehbares Haftungsrisiko. Daher ist die verschuldensunabhängige und unbeschränkte Haftung nur für den gewerblichen oder selbständig beruflich tätigen Absender vorzusehen.

Die vorgesehene Ergänzung des Entwurfs bedeutet jedoch keineswegs, daß Schäden, die durch ungenügende Verpackung, unrichtige Angaben, unterlassene Mitteilungen o. ä. entstehen, vom nicht gewerblich oder selbständig beruflich Tätigen nicht ersetzt werden müssen. Insoweit gelten die allgemeinen Regeln des Vertragsrechts. Insbesondere kommt eine Haftung aus positiver Vertragsverletzung, die jedoch Verschulden voraussetzt, in Betracht.

3. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 434 Abs. 2 HGB)

In Artikel 1 Nr. 3 ist § 434 Abs. 2 wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 sind nach den Wörtern „geltend machen“ die Wörter „, wenn der Dritte der Beförderung zugestimmt hat“ einzufügen.
- b) In Satz 2 ist die Nummer 1 und die Gliederungsangabe „2.“ zu streichen.

Begründung

Die Fassung des Entwurfs greift in nicht vertretbarer Weise in das verfassungsrechtlich garantierte Eigentumsrecht Dritter ein, die einer Beförderung nicht zugestimmt haben. Nach dem Entwurf hat der Dritte, der seines Eigentums verlustig gegangen ist oder der Beschädigungen hieran erlitten hat, nachzuweisen, daß der Frachtführer die fehlende Befugnis des Absenders, das Gut zu versenden, kannte oder fahrlässig nicht kannte. Auch wenn jeder Fahrlässigkeitsvorwurf den Frachtführer trifft, widerspricht diese Beweislastverteilung den herkömmlichen Grundsätzen über die Verteilung der Beweislast. Die vorgesehene Haftungsbeschränkung ist für den Frachtführer ein für ihn günstiger Umstand, auf den er sich gegenüber einem am Frachtvertrag unbeteiligten Dritten, der sein Eigentum eingebüßt hat oder dessen Eigentum geschädigt worden ist, nur berufen können darf, wenn er nachweist, daß der Dritte der Beförderung zugestimmt hat. Das Interesse des Frachtführers an einer Begrenzung seiner Haftung vermag eine nachhaltige Beeinträchtigung der Eigentumsrechte Dritter, die einer Beförderung nicht zugestimmt haben, nicht zu rechtfertigen. Es ist auch nicht unbillig, den Frachtführer bei fehlender Zustimmung zur Beförderung eines nicht am Frachtvertrag beteiligten Dritten unbegrenzt haften zu lassen. Die Haftungsbeschränkung hat ihre rechtliche Grundlage im Vertragsverhältnis, in das der Dritte gerade nicht einbezogen ist.

4. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 435 Abs. 1, 2 – neu – HGB)

In Artikel 1 Nr. 3 ist § 435 wie folgt zu ändern:

- a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1 mit der Maßgabe, daß die Wörter „leichtfertig und in dem Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde,“ durch die Wörter „grob fahrlässig“ zu ersetzen sind.
- b) Folgender Absatz 2 ist anzufügen:

„(2) Der Frachtführer kann sich auf die in diesem Unterabschnitt und im Frachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen nicht berufen, soweit er es unterläßt, den nicht gewerblich oder selbständig tätigen Absender bei Abschluß des Vertrages über eine Beschränkung der Haftung zu unterrichten und ihn auf die Möglichkeit hinzuweisen, eine weitergehende Haftung zu vereinbaren oder das Gut zu versichern.“

Begründung

Zu a)

Mit der gewählten Definition des qualifizierten Verschuldens, die auf Formulierungen in internationalen Abkommen zurückgeht, aber von der CMR abweicht, wird ohne zwingenden Grund ein Begriff verwendet, der in dem ohnehin schwierigen und umstrittenen Bereich zwischen bewußter Fahrlässigkeit und bedingtem Vorsatz liegt und sich nur schwer in das nationale Recht einordnen läßt. Dieser Begriff wirft bereits im Anwendungsbereich der internationalen Abkommen kaum lösbare Auslegungsschwierigkeiten auf (vgl. Prüßmann/Rabe, Seehandelsrecht, 3. Auflage 1992, § 607 a.E., Anm. 3; Basedow, Der Transportvertrag, 1987, S. 420 f.). Umstritten ist insbesondere das Verhältnis von Leichtfertigkeit und Schädigungsbewußtsein, die nach dem Wortlaut des Entwurfs kumulativ vorliegen müssen. Da das Bewußtsein, ein Schaden werde mit Wahrscheinlichkeit eintreten, kaum je nachweisbar ist, wird aus dem objektiven Vorliegen eines besonders schwerwiegenden Pflichtverstoßes auf das subjektive Schädigungsbewußtsein geschlossen werden müssen. Der durch die komplizierte Formulierung veranlaßte zusätzliche Sachvortrag mit entsprechenden Beweisangeboten und erforderlichen Beweiserhebungen wird weitere Belastungen der Gerichte zur Folge haben, die angesichts der augenblicklichen Personalnot nicht hingenommen werden können.

Es ist daher vorzuziehen, den Begriff der groben Fahrlässigkeit zu verwenden, die Verschuldensform, die auch an anderer Stelle dem Vorsatz gleichgestellt wird (vgl. § 11 Nr. 7 ABGB).

Zu b)

Die Haftungsausschlüsse und Haftungsbegrenzungen zugunsten des Frachtführers gelten auch, wenn der Absender ein Verbraucher ist. Die Festlegung von Höchstbeträgen für die Haftung ist überwiegend auf den kaufmännischen bzw. gewerblichen Bereich zugeschnitten. Verbraucher hingegen werden sich bei Inanspruchnahme von Frachtführern nicht in dem Maße versichern, wie dies Gewerbetreibende üblicherweise tun. Deshalb ist im Rahmen der Regelung des allgemeinen Frachtvertrags die Einführung einer Hinweispflicht sachgerecht, wie sie in § 450 g HGB-E für den Umzugsvertrag vorgesehen ist. Eine allgemeine Hinweispflicht auf die Haftungsbeschränkung und die Möglichkeit einer Versicherung ist auch im Massenverkehr der Paketbeförderung zumutbar. An die Unterrichtungspflicht der Verbraucher dürfen keine allzu strengen Anforderungen gestellt werden, um dem Massengeschäft gerecht zu werden. Die bisherige unbefriedigende Unterrichtung der Verbraucher über die Haftungslage sollte aber bei der Neukonzeption des Frachtrechts nicht fortgeführt werden.

5. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 448 Abs. 2 Satz 2 HGB)

In Artikel 1 Nr. 3 ist § 448 Abs. 2 Satz 2 wie folgt zu fassen:

„Die in den vorformulierten Vertragsbedingungen enthaltene Bestimmung ist unwirksam, wenn sie nicht in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben ist.“

Begründung

Der Entwurf läßt die Rechtsfolge offen, wenn die vorformulierte Vertragsbedingung zur Abänderung des gesetzlich vorgesehenen Haftungsbetrags nicht in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben ist. Zur Vermeidung von Auslegungszweifeln dieser bedeutsamen Vorschrift muß die Rechtsfolge einer fehlenden drucktechnischen Hervorhebung eines anderen Haftungsbetrags im Gesetz eindeutig geregelt werden. Da die Klausel, die der drucktechnischen Hervorhebung bedarf, eine Abweichung von dem im Gesetz vorgesehenen Haftungsbetrag enthält, kann die Rechtsfolge nur die Unwirksamkeit der abweichenden Bestimmung sein.

6. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 454 Abs. 2 Satz 1 HGB)

In Artikel 1 Nr. 3 sind in § 454 Abs. 2 Satz 1 vor den Wörtern „Versender hat“ die Wörter „gewerbliche oder selbständig beruflich tätige“ einzufügen.

Begründung

§ 454 Abs. 2 sieht eine verschuldensunabhängige und unbegrenzte Haftung des Versenders vor, wenn dieser gewisse Nebenpflichten verletzt. Diese weite Haftung geht zumindest für den Verbraucher als Versender zu weit. Insbesondere liegt ein Wertungswiderspruch insoweit vor, als der Versender bei Verletzung einer Nebenpflicht ohne Verschulden und unbegrenzt haftet, während der Spediteur seine Haftung grundsätzlich durch Höchstbeträge nachhaltig beschränken kann. Für den privaten Versender bedeutet dies ein nicht mehr kalkulierbares und unvorhersehbares Haftungsrisiko. Daher ist die verschuldensunabhängige und unbeschränkte Haftung nur für den gewerblichen oder selbständig beruflich tätigen Versender vorzusehen.

Die vorgesehene Ergänzung des Entwurfs bedeutet jedoch keineswegs, daß Schäden, die durch ungenügende Verpackung, unrichtige Angaben, unterlassene Mitteilungen o.ä. entstehen, vom nicht gewerblich oder selbständig beruflich Tätigen nicht ersetzt werden müssen. Insoweit gelten die allgemeinen Regeln des Vertragsrechts. Insbesondere kommt eine Haftung aus positiver Vertragsverletzung, die jedoch Verschulden voraussetzt, in Betracht.

7. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 465 Abs. 2 Satz 2 HGB)

In Artikel 1 Nr. 3 ist § 465 Abs. 2 Satz 2 wie folgt zu fassen:

„Die in den vorformulierten Vertragsbedingungen enthaltene Bestimmung ist unwirksam, wenn sie nicht in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben ist.“

Begründung

Der Entwurf läßt die Rechtsfolge offen, wenn die vorformulierte Vertragsbedingung zur Abänderung des gesetzlich vorgesehenen Haftungsbetrages nicht in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben ist. Zur Vermeidung von Auslegungszweifeln dieser bedeutsamen Vorschrift muß die Rechtsfolge einer fehlenden drucktechnischen Hervorhebung eines anderen Haftungsbetrags im Gesetz eindeutig geregelt werden. Da die Klausel, die der drucktechnischen Hervorhebung bedarf, eine Abweichung von dem im Gesetz vorgesehenen Haftungsbetrag enthält, kann die Rechtsfolge nur die Unwirksamkeit der abweichenden Bestimmung sein.

8. Zu Artikel 6 (Änderung der Verordnung über Orderlagerscheine)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, ob und in welcher Form die Orderlagerscheinverordnung erhalten bleiben kann. Diese Prüfung sollte sich auch auf die Möglichkeit eines Erhalts nur für einzelne Länder erstrecken.

Nach dem vorliegenden Entwurf des TRG soll gemäß Artikel 6 die Orderlagerscheinverordnung (OLSchVO) durch eine Schlußvorschrift ergänzt werden, die das Außerkrafttreten der OLSchVO regelt.

In Hamburg sind z. Zt. 31 Lagerhausunternehmen staatlich ermächtigt, Orderlagerscheine auszustellen. Die Tendenz der Neuanträge zur Erteilung einer Ermächtigung zur Ausstellung von Orderlagerscheinen ist steigend. Nach Kenntnis der Wirtschaftsbehörde stellt die Mehrheit der in Hamburg ermächtigten 31 Lagerhausunternehmen Orderlagerscheine für Waren aller Art, z. B. Kaffee, Kakao, Gewürze, Metalle aus. Für diese Unternehmen ist die staatliche Ermächtigung zur Ausstellung von Orderlagerscheinen ein bedeutendes ökonomisches Instrument.

Die staatliche Ermächtigung dient der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen, da sie im internationalen Handel als Zeichen der Bonität und Stabilität des Lagerhausunternehmens angesehen wird. Zukünftig soll jedes Lagerhausunternehmen Orderlagerscheine ausstellen können, so daß die bisher grundsätzlich geltende Schlußfolgerung nicht mehr gilt, daß ein Lagerunternehmen, das einen Orderlagerschein ausgestellt hat, entsprechend der OLSchVO staatlich geprüft wurde und die Gewähr für die erforderliche Zuverlässigkeit bietet. Hierdurch verliert der Orderlagerschein als ein die Ware vertretendes

Wertpapier im internationalen Handel erheblich an Bedeutung.

Ferner ist festzuhalten, daß der Sinn und Zweck der staatlichen Ermächtigung i. S. d. OLSchVO nicht auf die Quantität der ausgestellten Orderlagerscheine abstellt. Das Interesse der Ermächtigungsbehörde liegt nicht in einer bestimmten Anzahl von ausgestellten Orderlagerscheinen, sondern in der Privilegierung von Lagerhausunternehmen, die die Anforderungen der OLSchVO erfüllen.

Weiterhin wird die Akkreditierung eines deutschen Unternehmens an den internationalen Warenterminbörsen – z. B. an der LIFFE in London – durch die staatliche Ermächtigung zur Ausstellung von Orderlagerscheinen erheblich vereinfacht. Dies wurde von Vertretern der LIFFE bestätigt, die die Praxis einer staatlichen Ermächtigung in Deutschland ausgesprochen positiv bewerten.

Seit Anfang 1994 besteht eine Kooperationsabrede zwischen der FHH und der LIFFE. Es ist vereinbart, daß die Wirtschaftsbehörde die LIFFE über ermächtigte Lagerhausunternehmen informiert, um die Zuverlässigkeit beim Gebrauch von Orderlagerscheinen im internationalen Handelsverkehr zu gewährleisten.

Durch die angedachte Möglichkeit einer „Ersatzlösung im Wege des Landesrechts“ wird zwar dem Bedarf einer staatlichen Dokumentation der Zuverlässigkeit von Lagerhaltern Rechnung getragen. Nach Einschätzung der Hamburger Wirtschaftsbehörde ist es jedoch sehr fraglich, ob dieses vorgesehene „Zuverlässigkeitsattest“ – auf Basis eines Landesrechts – überhaupt eine ähnliche wirtschaftliche Bedeutung im internationalen Handel gewinnen kann, wie die staatliche Ermächtigung zur Ausstellung von Orderlagerscheinen. Zumindest wird es zu erheblichen Verunsicherungen in der Zusammenarbeit mit den internationalen Börsen – insbesondere mit der LIFFE in London – kommen.

Ferner wird die Ansicht vertreten, daß in den Ländern, in denen keine Lagerhausunternehmen einer Ermächtigung nachfragen, kaum Verwaltungsaufwand entstehen kann. Für die Länder, die einen eindeutigen Bedarf an der OLSchVO in der bestehenden Form artikuliert haben, führt die angedachte Regelung einer „Ersatzlösung im Wege des Landesrechts“ jedoch zu einer Zunahme des Verwaltungsaufwandes.

Aus den genannten Gründen ist die Streichung der OLSchVO und die Schaffung einer entsprechenden Regelung auf Landesebene nur die „zweitbeste Lösung“. Es ist daher zu prüfen, ob Artikel 6 nicht gestrichen werden sollte.

Gegenäußerung der Bundesregierung

A. Zu den Stellungnahmen des Bundesrates

Zu 1. (Zum Gesetzentwurf insgesamt)

Die Bundesregierung teilt nicht die Auffassung des Bundesrates, daß der Gesetzentwurf binnenschiffahrtsspezifische Besonderheiten nicht berücksichtigt.

Der Entwurf eines Transportrechtsreformgesetzes übernimmt an zahlreichen Stellen Konzepte aus dem geltenden Binnenschiffahrtsrecht und entspricht in vielen Teilen dem Entwurf eines Übereinkommens über die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen (CMNI). Im Interesse der Rechtsvereinheitlichung sind die bisher nur dem Binnenschiffahrtsrecht bekannten Konzepte aber für alle betroffenen Verkehrsträger anwendbar erklärt worden und daher nicht mehr als binnenschiffahrtsspezifische Besonderheiten erkennbar. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang insbesondere folgende Regelungen:

- § 412 Abs. 3 HGB-E: Die in dieser Vorschrift enthaltene Regelung über den Anspruch des Frachtführers auf eine Vergütung („Standgeld“) bei Überschreiten der Lade- und Entladezeit ist nach dem Vorbild der §§ 30, 49 BinSchG ausgestaltet.
- § 415 Abs. 2, § 417 Abs. 2 HGB-E: Die Regelungen, wonach der Frachtführer bei Kündigung durch den Absender oder fehlender Verladung innerhalb der Ladezeit und Kündigung des Vertrages durch ihn selbst eine Vergütung („Fautfracht“) verlangen kann, sind nach den Vorbildern der §§ 34, 36 BinSchG konzipiert.
- § 416 HGB-E: Der in dieser Vorschrift niedergelegte Grundsatz, wonach der Absender bei nur teilweiser Verladung innerhalb der Ladezeit einen Anspruch auf Teilbeförderung hat, entstammt § 35 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 BinSchG.
- § 420 Abs. 1, 2 und 4 HGB-E: Die Regelungen über die Berechnung der Fracht, insbesondere über die Pflicht zur Zahlung einer Distanzfracht bei vorzeitiger Beendigung der Beförderung infolge eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses, sind nach den Vorbildern der §§ 63, 64, und 66 BinSchG ausgestaltet.
- § 425 HGB-E: Das in dieser Vorschrift niedergelegte Haftungskonzept (verschuldensunabhängige Haftung des Frachtführers für Verlust oder Beschädigung des Gutes oder für Lieferfristüberschreitung) entspricht dem des Artikels 16 Abs. 1 des vom Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e. V. ausgearbeiteten Entwurfs eines Übereinkommens über die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen (CMNI).
- § 427 HGB-E: Die in dieser Vorschrift enthaltene Regelung enthält die in § 59 BinSchG normierten Haftungsausschlußgründe.

- § 437 HGB-E: Die Figur des „ausführenden Frachtführers“ wird auch in Artikel 3 des oben genannten CMNI-Entwurfs eingeführt.

Daß die vom Bundesrat aufgeführten Haftungsausschlußgründe „Feuer und Explosion des Schiffes“ und „Mängel des Schiffes“ nicht im Entwurf eines Transportrechtsreformgesetzes aufgeführt sind, beruht nicht auf einer fehlenden Berücksichtigung binnenschiffahrtsspezifischer Besonderheiten, sondern auf einer bewußten Entscheidung: Da Hauptpflicht des Frachtführers die Beförderung des Gutes zum Empfänger ist (§ 407 Abs. 1 HGB-E), erscheint es geradezu widersprüchlich, einen Haftungsausschlußgrund zugunsten des Frachtführers bei Vorliegen von Umständen, die mit dem Beförderungsvorgang zusammenhängen und typischerweise in der Risikosphäre des Frachtführers liegen, gesetzlich zu normieren. In jedem Falle erscheint es nicht gerechtfertigt, dem Binnenschiffsfrachtführer im Bereich der Haftung grundsätzlich eine andere Stellung einzuräumen als dem Straßen- oder Eisenbahnfrachtführer.

Was die in § 431 HGB-E niedergelegten Haftungshöchstbeträge anlangt, ist darauf hinzuweisen, daß der Gesetzentwurf bereits den besonderen Belangen der Binnenschiffahrt insoweit Rechnung trägt, als er in § 448 HGB-E diese Beträge der vollständigen Vertragsfreiheit unterwirft, dem Frachtführer also gestattet, Haftungsgrenzen in seinen Allgemeinen Geschäftsbedingungen zu vereinbaren, die unter dem gesetzlich festgelegten Betrag liegen. Insoweit besteht kein Unterschied gegenüber dem geltenden Recht, das ebenfalls volle Vertragsfreiheit gewährt. Abweichend vom geltenden Recht wird der Binnenschiffsfrachtführer aber durch den Gesetzentwurf für den Fall deutlich besser gestellt, daß eine vertragliche Vereinbarung über eine Abweichung vom Gesetz nicht zustande kommt. Denn in diesem Falle ist die Haftung des Frachtführers auf den in § 431 HGB-E genannten Betrag begrenzt und nicht, wie nach geltendem Binnenschiffahrtsrecht, der Höhe nach unbegrenzt.

Angesichts dessen, daß die Vertragsverhandlungen über den Entwurf eines Übereinkommens über die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen (CMNI) noch laufen, ein endgültiger Übereinkommenstext also noch nicht vorliegt und dementsprechend auch eine parlamentarische Befassung mit dem Übereinkommen noch nicht möglich ist, sieht sich die Bundesregierung außerstande, verbindlich zuzusagen, daß sie eine Änderung des innerstaatlichen Rechts nach dem Vorbild des genannten Übereinkommens vorschlagen wird.

Zu 2. (Zu Artikel 1 Nr. 3 [§ 414 Abs. 1 HGB])

Die Bundesregierung teilt die Auffassung, daß die in § 414 Abs. 1 normierte verschuldensunabhängige

Haftung des Absenders eine sehr scharfe Sanktion darstellt. Gleichwohl möchte sie dem Änderungsvorschlag des Bundesrates nicht folgen.

Es kann davon ausgegangen werden, daß die frachtvertraglichen Regelungen für den Verbraucher nur geringe Bedeutung haben. Denn dieser wird im Regelfall keinen Güterbeförderungsvertrag abschließen. Der Hauptanwendungsfall für Verbrauchergeschäfte wird im Bereich der Brief- und Paketbeförderung liegen. Hier aber dürfte ausschließlich § 414 Abs. 1 Nr. 1 HGB-E zum Tragen kommen, weil der Verbraucher wohl kaum einen Frachtbrief ausstellen wird, Gut versenden wird, dem Begleitpapiere beizufügen sind, oder gar Gefahrgut befördern lassen wird. § 414 Abs. 1 Nr. 1 HGB-E hat aber durch die Verwendung des Wortes „ungenügend“ bereits ein Verschuldenselement normiert. Denn das Wort „ungenügend“ impliziert, daß der Absender keine Vorsorge für vorhersehbare Störungen bei der Durchführung des Transports getroffen hat, also die verkehrsübliche Sorgfalt außer Acht gelassen hat. Eine Sonderregelung für Verbrauchergeschäfte erscheint daher nicht geboten.

Zu 3. (Zu Artikel 1 Nr. 3 [§ 434 Abs. 2 HGB])

Die Bundesregierung möchte dem Änderungsvorschlag nicht folgen.

Die Auffassung des Bundesrates, die Fassung des Entwurfs greife in nicht vertretbarer Weise in das verfassungsrechtlich garantierte Eigentumsrecht Dritter ein, wird nicht geteilt. Wie sich aus der Begründung zu § 434 HGB-E ergibt, beruht die Regelung, wonach der Frachtführer sich auch außervertraglichen Ansprüchen Dritter gegenüber auf die gesetzlichen und vertraglichen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen berufen kann, sofern nicht einer der Ausnahmefälle des § 434 Abs. 2 Satz 2 HGB-E vorliegt, auf demselben Rechtsgedanken wie § 366 HGB: Im Interesse der Sicherheit des Verkehrs soll sich der Frachtführer, der das Gut durch Rechtsgeschäft zur Beförderung übernommen hat, darauf verlassen können, daß er das Gut vom Berechtigten erhalten hat. Wie beim gutgläubigen Erwerb wird der Dritte nur geschützt, wenn er die fehlende Legitimation des Frachtführers zur Beförderung nachweist. Bedenkt man, daß nach § 366 HGB bei einem guten Glauben an das Verfügungsrecht sogar das Eigentum des Dritten beeinträchtigt wird, so scheint es nicht verfassungsrechtlich bedenklich, in einem vergleichbaren Fall dem Frachtführer zumindest die Möglichkeit einzuräumen, seine Haftung dem Dritten gegenüber auf das Maß zu beschränken, das auch für vertragliche Ansprüche gilt. Die Eigentumsbelange des Dritten sind durch die Einschränkungen in § 434 Abs. 2 Satz 2 HGB-E hinreichend geschützt.

Zu 4. (Zu Artikel 1 Nr. 3
[§ 435 Abs. 1, 2 – neu – HGB])

Die Bundesregierung möchte den vorgeschlagenen Änderungen nicht folgen.

Die Formulierung „leichtfertig und in dem Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde“ findet sich, wie in der Begründung zu

§ 435 HGB-E ausgeführt, in zahlreichen Texten internationaler Transportrechtsübereinkommen sowie im deutschen Recht (§ 607 a Abs. 4 und § 660 Abs. 3 HGB). Im Hinblick darauf, daß mit dem Entwurf eine möglichst weitgehende Rechtseinheit mit internationalen Transportrechtsvorschriften angestrebt wird, erscheint es nicht zweckmäßig, insoweit von der gebräuchlichen Terminologie abzuweichen. Eine Abweichung von der CMR, wie sie vom Bundesrat gesehen wird, liegt in der Verwendung der obengenannten Formulierung nicht. Artikel 29 Abs. 1 CMR spricht nur von einem dem Vorsatz gleichstehenden Verschulden. Die Definition im Handelsgesetzbuch könnte zur Auslegung dieser Formulierung herangezogen werden.

Angesichts dessen, daß die in § 435 HGB-E verwendete Formulierung nichts Neues darstellt und die Rechtsprechung bereits reichhaltige Erfahrung mit der Auslegung dieser Formulierung hat, steht nicht zu befürchten, daß ihre Einführung im allgemeinen Frachtrecht eine erhebliche zusätzliche Belastung der Gerichte begründet.

Die Einführung einer Pflicht des Frachtführers, den Verbraucher über die gesetzlichen Bestimmungen zu unterrichten, erscheint nicht notwendig. Wie zu 2. ausgeführt, wird der Hauptfall der Anwendung des Frachtrechts auf den Verbraucher die Brief- oder Paketbeförderung sein. Soweit der Frachtführer durch Allgemeine Geschäftsbedingungen von den gesetzlichen Regelungen abweicht, ist er nach § 448 Abs. 2 HGB-E gehalten, die Abweichungen besonders hervorzuheben. Insoweit wird der Verbraucher bereits geschützt. Abweichend vom Umzugsrecht erscheint es nicht geboten, dem Frachtführer aufzuerlegen, den Verbraucher darüber hinaus auch über die gesetzlichen Bestimmungen zu unterrichten. Denn im Regelfall wird der gesetzlich vorgesehene Haftungshöchstbetrag von 8,33 Sonderziehungsrechten pro kg ausreichen, um einen entstandenen Schaden zu ersetzen. Es ist also kaum damit zu rechnen, daß der Verbraucher künftig bei Brief- oder Paketbeförderungen eine Transportversicherung abschließen wird. Anders verhält es sich dagegen im Bereich des Umzugsrechts. Denn hier kann keinesfalls ausgeschlossen werden, daß bei einem vollständigen Verlust des gesamten Umzugsguts der gesetzlich vorgesehene Haftungshöchstbetrag nicht ausreicht. Im Regelfall wird sich also der Umziehende zusätzlich versichern. Es erscheint daher auch durchaus gerechtfertigt, dem Verbraucher im Umzugsrecht eine andere Stellung einzuräumen als im allgemeinen Frachtrecht.

Zu 5. (Zu Artikel 1 Nr. 3 [§ 448 Abs. 2 Satz 2 HGB])

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag zu.

Zu 6. (Zu Artikel 1 Nr. 3 [§ 454 Abs. 2 Satz 1 HGB])

Die Bundesregierung möchte dem Änderungsvorschlag nicht zustimmen. Auf die Ausführungen zu 2. wird insoweit verwiesen.

Zu 7. (Zu Artikel 1 Nr. 3 [§ 465 Abs. 2 Satz 2 HGB])

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag zu.

Zu 8. (Zu Artikel 6 [Änderung der Verordnung über Orderlagerscheine])

Die Bundesregierung hat bereits eingehend geprüft, ob und in welcher Form die Orderlagerscheinverordnung erhalten bleiben kann. Sie hält daher an ihrem Vorschlag fest, ein Außerkrafttreten der gesamten Verordnung am Tag des Inkrafttretens des Transportrechtsreformgesetzes anzuordnen.

Aus Sicht der Bundesregierung besteht keine Veranlassung, an dem in § 363 Abs. 2 HGB normierten Erfordernis einer Ermächtigung zur Ausstellung von Orderlagerscheinen festzuhalten und dementsprechend die Regelungen über das Ermächtigungsverfahren in Abschnitt I der Verordnung über Orderlagerscheine aufrechtzuerhalten. Einer Beschränkung der Anzahl der Unternehmen, die Orderlagerscheine ausstellen, bedarf es nach Auffassung der Bundesregierung nicht mehr. Gerade im Hinblick darauf, daß bundesweit nur verhältnismäßig wenige Unternehmen von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, ist ein Erfordernis für eine derartige Regulierung nicht mehr erkennbar.

Die Bundesregierung teilt auch nicht die Auffassung, daß der Wegfall des Erfordernisses der staatlichen Ermächtigung zu einem Bedeutungsverlust des Orderlagerscheins als Wertpapier führt. Denn auch für die Ausstellung der sonstigen in § 363 HGB genannten Wertpapiere bedarf es nicht einer staatlichen Ermächtigung. Das Fehlen dieses Erfordernisses hat nach den Erkenntnissen der Bundesregierung nicht zu einer Bedeutungslosigkeit von Ladeschein oder Konnossement geführt.

Daß die Ermächtigung heute zu anderen Zwecken verwendet wird, als ursprünglich gedacht, rechtfertigt es nach Auffassung der Bundesregierung nicht, die Verordnung über Orderlagerscheine ganz oder teilweise aufrechtzuerhalten. Dies gilt insbesondere auch, soweit die Ermächtigung als Zuverlässigkeitsattest gegenüber ausländischen Warenbörsen eingesetzt wird. Wie in der Begründung zu Artikel 6 ausgeführt, steht es den Ländern frei, im Wege des Landesrechts bei Bedarf Ersatzlösungen für den Wegfall der als Zuverlässigkeitsattest dienenden Ermächtigung zu schaffen und etwa, wie in der Kooperationsabrede zwischen der Freien und Hansestadt

Hamburg und der LIFFE, Kriterien für die Ermittlung der Zuverlässigkeit von bestimmten Unternehmen festzulegen. Einer bundesgesetzlichen Regelung bedarf es insoweit nicht. Nach Auffassung der Bundesregierung ist es auch nicht möglich, die Verordnung über Orderlagerscheine wegen eines in Hamburg bestehenden Bedarfs an einem Zuverlässigkeitsattest nur in bezug auf einzelne Länder für weiterhin anwendbar zu erklären. Eine solche Regelung würde mit Artikel 72 Abs. 2 des Grundgesetzes in Widerspruch stehen, der eine bundesgesetzliche Regelung nur dann für zulässig erklärt, wenn sie der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet dient oder die Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse eine solche Regelung erfordert.

B. Kosten und Preise

Durch die Gegenäußerung werden weder Mehrausgaben noch Mindereinnahmen für die Haushalte des Bundes, der Gemeinden und Gemeindeverbände begründet. Insbesondere wird durch das Festhalten an dem Vorschlag, die Verordnung über Orderlagerscheine vollständig aufzuheben, gewährleistet, daß die Haushalte der Länder entlastet werden.

Negative Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind auf Grund der Gegenäußerung nicht zu erwarten. Dies gilt insbesondere auch, soweit an dem Vorschlag, die Verordnung über Orderlagerscheine außer Kraft zu setzen, festgehalten wird. Eine zusätzliche Kostenbelastung der betroffenen Unternehmen durch Aufhebung des Erfordernisses der staatlichen Ermächtigung zur Ausstellung von Orderlagerscheinen läßt sich nicht feststellen. Zwar ist nicht ausgeschlossen, daß den betroffenen Unternehmen durch den Wegfall der staatlichen Ermächtigung zur Ausstellung von Orderlagerscheinen ein Werbeinstrument genommen wird und daher künftig Zusatzkosten für sonstige Werbemaßnahmen entstehen werden. Andererseits werden die Unternehmen durch den Wegfall der Notwendigkeit, vor Ausstellung von Orderlagerscheinen eine Ermächtigung zu beantragen, sowie den Wegfall der derzeit im Rahmen des Ermächtigungsverfahrens bestehenden Pflicht, die Verfahrenskosten, insbesondere für die Veröffentlichung der Ermächtigungsurkunde (§ 3 der Verordnung über Orderlagerscheine) und für die Prüfung des Rechnungsabschlusses (§ 9 Abs. 3 der Verordnung über Orderlagerscheine) zu tragen, entlastet.

