

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts

A. Problem und Ziel

Das deutsche Seehandelsrecht wird allgemein als veraltet und schwer verständlich angesehen. Dies gilt insbesondere für die Vorschriften über die Partenreederei, den Kapitän und die Verklarung. Aber auch die Vorschriften über den Stückgut- und Raumfrachtvertrag und über das Konnossement entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Dies hat dazu geführt, dass die Praxis dem deutschen Recht zu entgehen versucht. Hieraus entstehen zunehmend Probleme bei der Rechtsanwendung, die insbesondere die deutsche Wirtschaft benachteiligen. Außerdem wird die Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 24) spätestens am 31. Dezember 2012 EU-weit Geltung erlangen. Das außerhalb des Anwendungsbereichs der Verordnung fortgeltende innerstaatliche Recht der Beförderung von Schiffspassagieren wird, wenn es nicht geändert wird, spätestens ab diesem Zeitpunkt einen erheblich geringeren Rechtsschutz gewähren als das europäische Recht. Mit dem vorliegenden Entwurf sollen die dargestellten Probleme beseitigt und ein zeitgerechtes, den heutigen wirtschaftlichen Bedingungen entsprechendes Recht bereitgestellt werden.

B. Lösung

Das im Fünften Buch des Handelsgesetzbuchs geregelte Seehandelsrecht wird neu gefasst. Die Regelungen werden umstrukturiert und modernisiert. Überholte Rechtsinstrumente wie die Partenreederei und das Verklarungsverfahren werden abgeschafft. Die Regelungen über den Kapitän werden der Rechtswirksamkeit angepasst; die Regelungen über die Haverei werden verschlankt. Das Seefrachtrecht wird neu strukturiert und modernisiert. Vorbilder bleiben aber das Internationale Abkommen vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (RGBl. 1939 II S. 1049) (Haager Regeln) sowie das Protokoll vom 23. Februar 1968 zur Änderung der Haager Regeln. Erstmals eingeführt wird eine gesetzliche Grundlage für die Verwendung elektronischer Beförderungsdokumente. Die bisher in der Anlage zum Handelsgesetzbuch enthaltenen Bestimmungen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See werden in das Handelsgesetzbuch integriert und an die Verordnung (EG) Nr. 392/2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See angeglichen. Neu eingeführt wird ein eigener Abschnitt für Schiffsüberlassungsverträge. Darin finden sich erstmals Sonderregelungen über die in der Praxis wichtigen Bareboat Charter und Zeitcharter. Die Änderungen des Seehandelsrechts werden zum Anlass genommen, Korrekturen im Binnen-

schifffahrtsrecht und im allgemeinen Transportrecht vorzunehmen und diese Rechtsgebiete dem Seehandelsrecht stärker anzugleichen.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Keiner.

F. Weitere Kosten

Die Änderung vor allem des Rechts der Güter- und Personenbeförderung wird qualitative, im Voraus nicht zu quantifizierende Kostenverlagerungen innerhalb der betroffenen Wirtschaftskreise zur Folge haben, weil sich die Haftungs- und Schadensrisiken verändern und daher um anderen Versicherungsschutz nachgesucht werden wird. Negative Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 12. Juli 2012

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigelegt.

Der Bundesrat hat in seiner 899. Sitzung am 6. Juli 2012 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen



Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts

Vom ...

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, das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 366 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Das gesetzliche Pfandrecht des Kommissionärs, des Frachtführers oder Verfrachters, des Spediteurs und des Lagerhalters steht hinsichtlich des Schutzes des guten Glaubens einem gemäß Absatz 1 durch Vertrag erworbenen Pfandrecht gleich. Satz 1 gilt jedoch nicht für das gesetzliche Pfandrecht an Gut, das nicht Gegenstand des Vertrages ist, aus dem die durch das Pfandrecht zu sichernde Forderung herrührt.“

2. § 368 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Diese Vorschrift ist auf das gesetzliche Pfandrecht des Kommissionärs, des Frachtführers oder Verfrachters, des Spediteurs und des Lagerhalters entsprechend anzuwenden, auf das Pfandrecht des Frachtführers, Verfrachters und Spediteurs auch dann, wenn nur auf ihrer Seite der Vertrag ein Handelsgeschäft ist.“

3. § 397 wird wie folgt gefasst:

„§ 397

Pfandrecht des Kommissionärs

Der Kommissionär hat wegen der auf das Gut verwendeten Kosten, der Provision, der auf das Gut gegebenen Vorschüsse und Darlehen sowie der mit Rücksicht auf das Gut gezeichneten Wechsel oder in anderer Weise eingegangenen Verbindlichkeiten ein Pfandrecht an dem Kommissionsgut des Kommittenten oder eines Dritten, der dem Kauf oder Verkauf des Gutes zugestimmt hat. An dem Gut des Kommittenten hat der Kommissionär auch ein Pfandrecht wegen aller Forderungen aus laufender Rechnung in Kommissionsgeschäften. Das Pfandrecht nach den Sätzen 1 und 2 besteht jedoch nur an Kommissionsgut, das der Kommissionär im Besitz hat oder über das er mittels Konnossements, Ladescheins oder Lagerscheins verfügen kann.“

4. § 408 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 408

Frachtbrief. Verordnungsermächtigung“.

b) In Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 wird das Wort „vereinbarte“ durch die Wörter „bei Ablieferung geschuldete“ ersetzt.

c) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Dem Frachtbrief gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie der Frachtbrief, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung stets gewahrt bleiben (elektronischer Frachtbrief). Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung, des Mitführens und der Vorlage eines elektronischen Frachtbriefs sowie des Verfahrens einer nachträglichen Eintragung in einen elektronischen Frachtbrief zu regeln.“

5. Nach § 411 Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Soll das Gut in einem Container, auf einer Palette oder in oder auf einem sonstigen Lademittel, das zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet wird, zur Beförderung übergeben werden, hat der Absender das Gut auch in oder auf dem Lademittel beförderungssicher zu stauen und zu befestigen.“

6. Die Überschrift zu § 412 wird wie folgt gefasst:

„§ 412

Verladen und Entladen. Verordnungsermächtigung“.

7. In § 413 Absatz 1 wird vor dem Wort „Urkunden“ das Wort „alle“ eingefügt.

8. § 414 Absatz 1 Satz 2 wird aufgehoben.

9. § 416 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Wird das Gut nur teilweise verladen, so kann der Absender jederzeit verlangen, dass der Frachtführer mit der Beförderung des bereits verladenen Teils des Gutes beginnt.“

b) In Satz 2 werden die Wörter „infolge der Unvollständigkeit der Ladung“ durch die Wörter „durch das Fehlen eines Teils des Gutes“ ersetzt.

c) In Satz 3 werden die Wörter „die Unvollständigkeit der Ladung“ durch die Wörter „das Fehlen eines Teils des Gutes“ ersetzt.

d) In Satz 4 wird das Wort „Ladung“ durch das Wort „Gut“ ersetzt.

10. § 417 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „wenn er zur Verladung nicht verpflichtet ist“ durch die Wörter „wenn ihm das Verladen nicht obliegt“ ersetzt.

b) In Absatz 2 werden die Wörter „keine Ladung verladen oder zur Verfügung gestellt“ durch die Wörter „kein Gut verladen oder zur Verfügung gestellt oder ist offensichtlich, dass innerhalb dieser Frist kein

- Gut verladen oder zur Verfügung gestellt wird“ ersetzt.
- c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:
- „(3) Wird das Gut bis zum Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Frist nur teilweise verladen oder zur Verfügung gestellt, so kann der Frachtführer mit der Beförderung des bereits verladenen Teils des Gutes beginnen und die Ansprüche nach § 416 Satz 2 und 3 geltend machen.“
- d) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:
- „(4) Der Frachtführer kann die Rechte nach Absatz 2 oder 3 auch ohne Fristsetzung ausüben, wenn der Absender sich ernsthaft und endgültig weigert, das Gut zu verladen oder zur Verfügung zu stellen. Er kann ferner den Vertrag nach Absatz 2 auch ohne Fristsetzung kündigen, wenn besondere Umstände vorliegen, die ihm unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses unzumutbar machen.“
- e) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5.
11. § 418 Absatz 6 Satz 2 wird wie folgt gefasst:
- „Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.“
12. § 419 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:
- „Wird nach Übernahme des Gutes erkennbar, dass die Beförderung oder Ablieferung nicht vertragsgemäß durchgeführt werden kann, so hat der Frachtführer Weisungen des nach § 418 oder § 446 Verfügungsberechtigten einzuholen.“
- bb) In Satz 2 werden nach den Wörtern „so ist“ die Wörter „, wenn ein Ladeschein nicht ausgestellt ist,“ eingefügt.
- b) In Absatz 3 Satz 2 wird die Angabe „§ 418 Abs. 1 bis 4“ durch die Angabe „§ 418 oder § 466“ ersetzt.
13. § 420 wird wie folgt geändert:
- a) Der bisherige Absatz 2 wird durch die folgenden Absätze 2 und 3 ersetzt:
- „(2) Der Anspruch auf die Fracht entfällt, soweit die Beförderung unmöglich ist. Wird die Beförderung infolge eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses vorzeitig beendet, so gebührt dem Frachtführer die anteilige Fracht für den zurückgelegten Teil der Beförderung, wenn diese für den Befrachter von Interesse ist.
- (3) Abweichend von Absatz 2 behält der Frachtführer den Anspruch auf die Fracht, wenn die Beförderung aus Gründen unmöglich ist, die dem Risikobereich des Absenders zuzurechnen sind oder die zu einer Zeit eintreten, zu welcher der Absender im Verzug der Annahme ist. Der Frachtführer muss sich jedoch das, was er an Aufwendungen erspart oder anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt, anrechnen lassen.“
- b) Die bisherigen Absätze 3 und 4 werden die Absätze 4 und 5.
14. In § 421 Absatz 3 wird jeweils die Angabe „§ 420 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 420 Absatz 4“ ersetzt.
15. § 431 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden die Wörter „der Sendung“ durch die Wörter „des Gutes“ ersetzt.
- b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:
- „(2) Besteht das Gut aus mehreren Frachtstücken (Sendung) und sind nur einzelne Frachtstücke verloren oder beschädigt worden, so ist der Berechnung nach Absatz 1
1. die gesamte Sendung zu Grunde zu legen, wenn die gesamte Sendung entwertet ist,
 2. der entwertete Teil der Sendung zu Grunde zu legen, wenn nur ein Teil der Sendung entwertet ist.“
16. § 434 Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:
- „Die Einwendungen können jedoch nicht geltend gemacht werden, wenn
1. sie auf eine Vereinbarung gestützt werden, die von den in § 449 Absatz 1 Satz 1 genannten Vorschriften zu Lasten des Absenders abweicht,
 2. der Dritte der Beförderung nicht zugestimmt hat und der Frachtführer die fehlende Befugnis des Absenders, das Gut zu versenden, kannte oder infolge grober Fahrlässigkeit nicht kannte oder
 3. das Gut vor Übernahme zur Beförderung dem Dritten oder einer Person, die von diesem ihr Recht zum Besitz ableitet, abhanden gekommen ist.“
17. § 437 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „in gleicher Weise wie“ durch die Wörter „so, als wäre er“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 werden nach dem Wort „Einwendungen“ die Wörter „und Einreden“ eingefügt.
18. § 438 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 1 werden die Wörter „in vertragsgemäßem Zustand“ durch die Wörter „vollständig und unbeschädigt“ ersetzt.
- b) In Satz 2 wird das Wort „Schaden“ durch die Wörter „Verlust oder die Beschädigung“ ersetzt.
19. § 439 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 3 Satz 1 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:
- „Die Verjährung eines Anspruchs gegen den Frachtführer wird auch durch eine Erklärung des Absenders oder Empfängers, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, bis zu dem Zeitpunkt gehemmt, in dem der Frachtführer die Erfüllung des Anspruchs ablehnt. Die Erhebung der Ansprüche sowie die Ablehnung bedürfen der Textform.“
- b) In Absatz 4 werden nach dem Wort „Verjährung“ die Wörter „von Schadensersatzansprüchen wegen

Verlust oder Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist“ eingefügt.

20. § 440 wird aufgehoben.

21. § 441 wird wie folgt geändert:

a) Der Überschrift werden die Wörter „des Frachtführers“ angefügt.

b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Der Frachtführer hat für alle Forderungen aus dem Frachtvertrag ein Pfandrecht an dem ihm zur Beförderung übergebenen Gut des Absenders oder eines Dritten, der der Beförderung des Gutes zugestimmt hat. An dem Gut des Absenders hat der Frachtführer auch ein Pfandrecht für alle unbestrittenen Forderungen aus anderen mit dem Absender abgeschlossenen Fracht-, Seefracht-, Speditions- und Lagerverträgen. Das Pfandrecht nach den Sätzen 1 und 2 erstreckt sich auf die Begleitpapiere.“

c) In Absatz 4 Satz 1 werden vor dem Wort „Empfänger“ die Wörter „nach § 418 oder § 446 verfügungsberechtigten“ eingefügt.

22. In § 443 Absatz 1 wird die Angabe „623“ durch die Angabe „495“ ersetzt.

23. § 444 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 444
Ladeschein. Verordnungsermächtigung“.

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Dem Ladeschein gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie der Ladeschein, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung stets gewahrt bleiben (elektronischer Ladeschein). Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung, Vorlage, Rückgabe und Übertragung eines elektronischen Ladescheins sowie die Einzelheiten des Verfahrens einer nachträglichen Eintragung in einen elektronischen Ladeschein zu regeln.“

c) Absatz 4 wird aufgehoben.

24. Nach § 444 wird folgender § 444a eingefügt:

„§ 444a
Wirkung des Ladescheins. Legitimation

(1) Der Ladeschein begründet die Vermutung, dass der Frachtführer das Gut so übernommen hat, wie es im Ladeschein beschrieben ist; § 409 Absatz 2 und 3 Satz 1 gilt entsprechend.

(2) Gegenüber einem im Ladeschein benannten Empfänger, an den der Ladeschein begeben wurde, kann der Frachtführer die Vermutung nach Absatz 1 nicht widerlegen, es sei denn, dem Empfänger war im Zeitpunkt der Begebung des Ladescheins bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt, dass die Angaben im Ladeschein unrichtig sind. Gleiches gilt ge-

genüber einem Dritten, dem der Ladeschein übertragen wurde. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht, wenn der aus dem Ladeschein Berechtigte den ausführenden Frachtführer nach § 437 in Anspruch nimmt und der Ladeschein weder vom ausführenden Frachtführer noch von einem für ihn zur Zeichnung von Ladescheinen Befugten ausgestellt wurde.

(3) Die im Ladeschein verbrieften frachtvertraglichen Ansprüche können nur von dem aus dem Ladeschein Berechtigten geltend gemacht werden. Zugunsten des legitimierten Besitzers des Ladescheins wird vermutet, dass er der aus dem Ladeschein Berechtigte ist. Legitimierter Besitzer des Ladescheins ist, wer einen Ladeschein besitzt, der

1. auf den Inhaber lautet,

2. an Order lautet und den Besitzer als Empfänger benennt oder durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausweist oder

3. auf den Namen des Besitzers lautet.“

25. Die §§ 445 bis 449 werden wie folgt gefasst:

„§ 445
Ablieferung gegen Rückgabe des Ladescheins

(1) Nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle ist der legitimierte Besitzer des Ladescheins berechtigt, vom Frachtführer die Ablieferung des Gutes zu verlangen. Macht er von diesem Recht Gebrauch, ist er entsprechend § 421 Absatz 2 und 3 zur Zahlung der Fracht und einer sonstigen Vergütung verpflichtet.

(2) Der Frachtführer ist zur Ablieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Ladescheins, auf dem die Ablieferung bescheinigt ist, und gegen Leistung der noch ausstehenden, nach § 421 Absatz 2 und 3 geschuldeten Zahlungen verpflichtet. Er darf das Gut jedoch nicht dem legitimierten Besitzer des Ladescheins abliefern, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Ladescheins nicht der aus dem Ladeschein Berechtigte ist.

(3) Liefert der Frachtführer das Gut einem anderen als dem legitimierten Besitzer des Ladescheins oder, im Falle des Absatzes 2 Satz 2, einem anderen als dem aus dem Ladeschein Berechtigten ab, haftet er für den Schaden, der dem aus dem Ladeschein Berechtigten daraus entsteht. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

§ 446
Befolgung von Weisungen

(1) Das Verfügungsrecht nach den §§ 418 und 419 steht, wenn ein Ladeschein ausgestellt worden ist, ausschließlich dem legitimierten Besitzer des Ladescheins zu. Der Frachtführer darf Weisungen nur gegen Vorlage des Ladescheins ausführen. Weisungen des legitimierten Besitzers des Ladescheins darf er jedoch nicht ausführen, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Ladescheins nicht der aus dem Ladeschein Berechtigte ist.

(2) Befolgt der Frachtführer Weisungen, ohne sich den Ladeschein vorlegen zu lassen, haftet er dem aus

dem Ladeschein Berechtigten für den Schaden, der diesem daraus entsteht. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

§ 447 Einwendungen

(1) Dem aus dem Ladeschein Berechtigten kann der Frachtführer nur solche Einwendungen entgegensetzen, die die Gültigkeit der Erklärungen im Ladeschein betreffen oder sich aus dem Inhalt des Ladescheins ergeben oder dem Frachtführer unmittelbar gegenüber dem aus dem Ladeschein Berechtigten zustehen. Eine Vereinbarung, auf die im Ladeschein lediglich verwiesen wird, ist nicht Inhalt des Ladescheins.

(2) Wird ein ausführender Frachtführer nach § 437 von dem aus dem Ladeschein Berechtigten in Anspruch genommen, kann auch der ausführende Frachtführer die Einwendungen nach Absatz 1 geltend machen.

§ 448 Traditionswirkung des Ladescheins

Die Begebung des Ladescheins an den darin benannten Empfänger hat, sofern der Frachtführer das Gut im Besitz hat, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes. Gleiches gilt für die Übertragung des Ladescheins an Dritte.

§ 449 Abweichende Vereinbarungen über die Haftung

(1) Soweit der Frachtvertrag nicht die Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand hat, kann von den Haftungsvorschriften in § 413 Absatz 2, den §§ 414, 418 Absatz 6, § 422 Absatz 3, den §§ 425 bis 438, 445 Absatz 3 und § 446 Absatz 2 nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird. Eine Bestimmung im Ladeschein, die von den in Satz 1 genannten Vorschriften zu Lasten des Absenders abweicht, ist jedoch Dritten gegenüber unwirksam.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen auf einen anderen als den in § 431 Absatz 1 und 2 vorgesehenen Betrag begrenzt werden, wenn dieser Betrag

1. zwischen 2 und 40 Rechnungseinheiten liegt und der Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen seinen Vertragspartner in geeigneter Weise darauf hinweist, dass diese einen anderen als den gesetzlich vorgesehenen Betrag vorsehen, oder
2. für den Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen ungünstiger ist als der in § 431 Absatz 1 und 2 vorgesehene Betrag.

Ferner kann abweichend von Absatz 1 durch vorformulierte Vertragsbedingungen die vom Absender nach § 414 zu leistende Entschädigung der Höhe nach beschränkt werden.

(3) Ist der Absender ein Verbraucher, so kann in keinem Fall zu seinem Nachteil von den in Absatz 1 Satz 1 genannten Vorschriften abgewichen werden, es sei denn, der Frachtvertrag hat die Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand.

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

26. In § 450 werden die Wörter „1. ein Konnossement ausgestellt ist oder 2.“ gestrichen.

27. § 451c wird aufgehoben.

28. § 451h Absatz 2 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Ferner kann durch vorformulierte Vertragsbedingungen die vom Absender nach § 414 zu leistende Entschädigung der Höhe nach beschränkt werden.“

29. In § 452 Satz 2 werden die Wörter „zur See“ durch die Wörter „über See“ ersetzt.

30. In § 455 Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2“ durch die Angabe „Absatz 2“ ersetzt.

31. § 464 wird wie folgt gefasst:

„§ 464 Pfandrecht des Spediteurs

Der Spediteur hat für alle Forderungen aus dem Speditionsvertrag ein Pfandrecht an dem ihm zur Versendung übergebenen Gut des Versenders oder eines Dritten, der der Versendung des Gutes zugestimmt hat. An dem Gut des Versenders hat der Spediteur auch ein Pfandrecht für alle unbestrittenen Forderungen aus anderen mit dem Versender abgeschlossenen Speditions-, Fracht-, Seefracht- und Lagerverträgen. § 441 Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 bis 4 ist entsprechend anzuwenden.“

32. § 466 wird wie folgt gefasst:

„§ 466 Abweichende Vereinbarungen über die Haftung

(1) Soweit der Speditionsvertrag nicht die Versendung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand hat, kann von den Haftungsvorschriften in § 455 Absatz 2 und 3, § 461 Absatz 1 sowie in den §§ 462 und 463 nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann die vom Spediteur zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen auf einen anderen als den in § 431 Absatz 1 und 2 vorgesehenen Betrag begrenzt werden, wenn dieser Betrag

1. zwischen 2 und 40 Rechnungseinheiten liegt und der Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen seinen Vertragspartner in geeigneter Weise darauf hinweist, dass diese einen anderen als den gesetzlich vorgesehenen Betrag vorsehen, oder

2. für den Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen ungünstiger ist als der in § 431 Absatz 1 und 2 vorgesehene Betrag.

Ferner kann durch vorformulierte Vertragsbedingungen die vom Versender nach § 455 Absatz 2 oder 3 zu leistende Entschädigung der Höhe nach beschränkt werden.

(3) Von § 458 Satz 2, § 459 Satz 1 und § 460 Absatz 2 Satz 1 kann nur insoweit durch vertragliche Vereinbarung abgewichen werden, als die darin in Bezug genommenen Vorschriften abweichende Vereinbarungen zulassen.

(4) Ist der Versender ein Verbraucher, so kann in keinem Fall zu seinem Nachteil von den in Absatz 1 genannten Vorschriften abgewichen werden, es sei denn, der Speditionsvertrag hat die Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand.

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

33. In § 468 Absatz 3 Satz 2 werden die Wörter „Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2“ durch die Angabe „Absatz 2“ ersetzt.

34. § 475b wird wie folgt geändert:

- a) Der Überschrift werden die Wörter „des Lagerhalters“ angefügt.
b) Absatz 1 Satz 1 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Der Lagerhalter hat für alle Forderungen aus dem Lagervertrag ein Pfandrecht an dem ihm zur Lagerung übergebenen Gut des Einlagerers oder eines Dritten, der der Lagerung zugestimmt hat. An dem Gut des Einlagerers hat der Lagerhalter auch ein Pfandrecht für alle unbestrittenen Forderungen aus anderen mit dem Einlagerer abgeschlossenen Lager-, Fracht-, Seefracht- und Speditionsverträgen.“

35. § 475c wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 475c
Lagerschein. Verordnungsermächtigung“.

- b) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Dem Lagerschein gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie der Lagerschein, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung stets gewahrt bleiben (elektronischer Lagerschein). Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung, Vorlage, Rückgabe und Übertragung eines elektronischen Lagerscheins sowie die Einzelheiten des Verfahrens über nachträgliche Eintragungen in einen elektronischen Lagerschein zu regeln.“

36. § 475d wird wie folgt gefasst:

„§ 475d
Wirkung des Lagerscheins. Legitimation

(1) Der Lagerschein begründet die Vermutung, dass das Gut und seine Verpackung in Bezug auf den äußerlich erkennbaren 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 Vermutung, dass Gewicht, Menge oder Inhalt mit den Angaben im Lagerschein übereinstimmt.

(2) Wird der Lagerschein an eine Person begeben, die darin als zum Empfang des Gutes berechtigt benannt ist, kann der Lagerhalter ihr gegenüber die Vermutung nach Absatz 1 nicht widerlegen, es sei denn, der Person war im Zeitpunkt der Begebung des Lagerscheins bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt, dass die Angaben im Konnossement unrichtig sind. Gleiches gilt gegenüber einem Dritten, dem der Lagerschein übertragen wird.

(3) Die im Lagerschein verbrieften lagervertraglichen Ansprüche können nur von dem aus dem Lagerschein Berechtigten geltend gemacht werden. Zugunsten des legitimierten Besitzers des Lagerscheins wird vermutet, dass er der aus dem Lagerschein Berechtigte ist. Legitimierter Besitzer des Ladescheins ist, wer einen Lagerschein besitzt, der

1. auf den Inhaber lautet,
2. an Order lautet und den Besitzer als denjenigen, der zum Empfang des Gutes berechtigt ist, benennt oder durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausweist oder
3. auf den Namen des Besitzers lautet.“

37. § 475e wird wie folgt geändert:

- a) Dem Absatz 1 wird folgender Absatz 1 vorangestellt:

„(1) Der legitimierte Besitzer des Lagerscheins ist berechtigt, vom Lagerhalter die Auslieferung des Gutes zu verlangen.“

- b) Der bisherige Absatz 1 wird Absatz 2 und die folgenden Sätze werden angefügt:

„Der Lagerhalter ist nicht verpflichtet, die Echtheit der Indossamente zu prüfen. Er darf das Gut jedoch nicht dem legitimierten Besitzer des Lagerscheins ausliefern, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Lagerscheins nicht der aus dem Lagerschein Berechtigte ist.“

- c) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.

- d) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4 und die Wörter „dem rechtmäßigen Besitzer des Lagerscheins“ werden durch die Wörter „dem aus dem Lagerschein Berechtigten“ ersetzt.

38. Die §§ 475f und 475g werden wie folgt gefasst:

„§ 475f
Einwendungen

Dem aus dem Lagerschein Berechtigten kann der Lagerhalter nur solche Einwendungen entgegensetzen, die die Gültigkeit der Erklärungen im Lagerschein betreffen oder sich aus dem Inhalt des Lagerscheins ergeben oder dem Lagerhalter unmittelbar gegenüber dem aus dem Lagerschein Berechtigten zustehen. Eine Vereinbarung, auf die im Lagerschein lediglich verwiesen wird, ist nicht Inhalt des Lagerscheins.

§ 475g
Traditionswirkung des Lagerscheins

Die Begebung des Lagerscheins an denjenigen, der darin als der zum Empfang des Gutes Berechtigte benannt ist, hat, sofern der Lagerhalter das Gut im Besitz hat, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes. Gleiches gilt für die Übertragung des Lagerscheins an Dritte.“

39. In § 475h wird die Angabe „475e Abs. 3“ durch die Angabe „475e Absatz 4“ ersetzt.

40. Das Fünfte Buch wird wie folgt gefasst:

„Fünftes Buch
Seehandel
Erster Abschnitt
Personen der Schifffahrt

§ 476
Reeder

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

§ 477
Ausrüster

(1) Ausrüster ist, wer ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt.

(2) Der Ausrüster wird im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen.

(3) Wird der Eigentümer eines Schiffes von einem Dritten als Reeder in Anspruch genommen, so kann er sich dem Dritten gegenüber nur dann darauf berufen, dass nicht er, sondern ein Ausrüster das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt, wenn er dem Dritten unverzüglich nach Geltendmachung des Anspruchs den Namen und die Anschrift des Ausrüsters mitteilt.

§ 478
Schiffsbesatzung

Die Schiffsbesatzung besteht aus dem Kapitän, den Schiffsoffizieren, der Schiffsmannschaft sowie allen sonstigen im Rahmen des Schiffsbetriebs tätigen Personen, die vom Reeder oder Ausrüster des Schiffes angestellt sind oder dem Reeder oder Ausrüster von einem Dritten zur Arbeitsleistung im Rahmen des Schiffsbetriebs überlassen werden und die den Anordnungen des Kapitäns unterstellt sind.

§ 479

Rechte des Kapitäns. Tagebuch

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

(2) Ist auf dem Schiff ein Tagebuch zu führen, so hat der Kapitän alle Unfälle einzutragen, die sich während der Reise ereignen und die das Schiff, Personen oder die Ladung betreffen oder sonst einen Vermögensnachteil zur Folge haben können. Die Unfälle sind unter Angabe der Mittel zu beschreiben, die zur Abwendung oder Verringerung der Nachteile angewendet wurden. Die durch den Unfall Betroffenen können eine Abschrift der Eintragungen zum Unfall sowie eine Beglaubigung dieser Abschrift verlangen.

§ 480

Verantwortlichkeit des Reeders für Schiffsbesatzung und Lotsen

Hat sich ein Mitglied der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse in Ausübung seiner Tätigkeit einem Dritten gegenüber schadensersatzpflichtig gemacht, so haftet auch der Reeder für den Schaden. Der Reeder haftet jedoch einem Ladungsbeteiligten für einen Schaden wegen Verlust oder Beschädigung von Gut, das mit dem Schiff befördert wird, nur so, als wäre er der Verfrachter; § 509 ist entsprechend anzuwenden.

Zweiter Abschnitt
Beförderungsverträge

Erster Unterabschnitt
Seefrachtverträge

Erster Titel
Stückgutfrachtvertrag

Erster Untertitel
Allgemeine Vorschriften

§ 481

Hauptpflichten. Anwendungsbereich

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

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

(3) Die Vorschriften dieses Titels gelten, wenn die Beförderung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehört. Erfordert das Unternehmen nach Art oder Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb nicht und ist die Firma des Unternehmens auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Stückgutfrachtvertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Ab-

schnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.

§ 482
Allgemeine Angaben zum Gut

(1) Der Befrachter hat dem Verfrachter vor Übergabe des Gutes die für die Durchführung der Beförderung erforderlichen Angaben zum Gut zu machen. Insbesondere hat der Befrachter in Textform Angaben über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen und die Art des Gutes zu machen.

(2) Übergibt ein vom Befrachter benannter Dritter dem Verfrachter das Gut zur Beförderung, so kann der Verfrachter auch von diesem die in Absatz 1 Satz 2 genannten Angaben verlangen.

§ 483
Gefährliches Gut

(1) Soll gefährliches Gut befördert werden, so haben der Befrachter und der in § 482 Absatz 2 genannte Dritte dem Verfrachter rechtzeitig in Textform die genaue Art der Gefahr und, soweit erforderlich, zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen mitzuteilen.

(2) Der Verfrachter kann, sofern ihm, dem Kapitän oder dem Schiffsagenten nicht bei Übernahme des Gutes die Art der Gefahr bekannt war oder jedenfalls mitgeteilt worden ist, gefährliches Gut ausladen, einlagern, zurückbefördern oder, soweit erforderlich, vernichten oder unschädlich machen, ohne dem Befrachter deshalb ersatzpflichtig zu werden. War dem Verfrachter, dem Kapitän oder dem Schiffsagenten bei Übernahme des Gutes die Art der Gefahr bekannt oder war sie ihm jedenfalls mitgeteilt worden, so kann der Verfrachter nur dann die Maßnahmen nach Satz 1 ergreifen, ohne dem Befrachter deshalb ersatzpflichtig zu werden, wenn das gefährliche Gut Schiff oder Ladung gefährdet und die Gefahr nicht durch ein Verschulden des Verfrachters herbeigeführt worden ist.

(3) Der Verfrachter kann vom Befrachter und dem in § 482 Absatz 2 genannten Dritten, sofern dieser bei der Abladung unrichtige oder unvollständige Angaben gemacht hat, wegen der nach Absatz 2 Satz 1 ergriffenen Maßnahmen Ersatz der erforderlichen Aufwendungen verlangen.

§ 484
Verpackung. Kennzeichnung

Der Befrachter hat das Gut, soweit dessen Natur unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, dass es vor Verlust und Beschädigung geschützt ist und dass auch dem Verfrachter keine Schäden entstehen. Soll das Gut in einem Container, auf einer Palette oder in oder auf einem sonstigen Lademittel zur Beförderung übergeben werden, das zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet wird, hat der Befrachter das Gut auch in oder auf dem Lademittel beförderungssicher zu stauen und zu befestigen. Der Befrachter hat das Gut ferner, soweit

dessen vertragsgemäße Behandlung dies erfordert, zu kennzeichnen.

§ 485
See- und Ladungstüchtigkeit

Der Verfrachter hat dafür zu sorgen, dass das Schiff in seetüchtigem Stand, gehörig eingerichtet, ausgerüstet, bemannt und mit genügenden Vorräten versehen ist (Seetüchtigkeit) sowie dass sich die Laderäume einschließlich der Kühl- und Gefrierräume in dem für die Aufnahme, Beförderung und Erhaltung der Güter erforderlichen Zustand befinden (Ladungstüchtigkeit).

§ 486
Abladen. Verladen. Umladen. Löschen

(1) Der Befrachter hat die Übergabe des Gutes an den Verfrachter zur Beförderung (Abladung) innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit zu bewirken. Der Verfrachter hat demjenigen, der das Gut ablädt, auf dessen Verlangen ein schriftliches Empfangsbekanntnis zu erteilen. Das Empfangsbekanntnis kann auch in einem Konnossement oder Seefrachtbrief erteilt werden.

(2) Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nichts anderes ergibt, hat der Verfrachter das Gut in das Schiff zu laden und dort zu stauen und zu befestigen (verladen) sowie das Gut zu löschen.

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

(4) Der Verfrachter darf das Gut ohne Zustimmung des Befrachters nicht auf Deck verladen. Wird ein Konnossement ausgestellt, ist die Zustimmung des Abladers (§ 513 Absatz 2) erforderlich. Das Gut darf jedoch ohne Zustimmung auf Deck verladen werden, wenn es sich in oder auf einem Lademittel befindet, das für die Beförderung auf Deck tauglich ist, und wenn das Deck für die Beförderung eines solchen Lademittels ausgerüstet ist.

§ 487
Begleitpapiere

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

(2) Der Verfrachter ist für den Schaden verantwortlich, der durch Verlust oder Beschädigung der ihm übergebenen Urkunden oder durch deren unrichtige Verwendung verursacht worden ist, es sei denn, der Schaden hätte durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden können. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre. Eine Vereinbarung, durch die die Haftung erweitert oder weiter verringert wird, ist nur wirksam, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird. Eine Bestimmung im Konnossement, durch die die Haftung weiter verringert wird, ist jedoch Dritten gegenüber unwirksam.

§ 488

Haftung des Befrachters und Dritter

(1) Der Befrachter hat dem Verfrachter Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch

1. Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der erforderlichen Angaben zum Gut,
2. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes,
3. ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung oder
4. Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der in § 487 Absatz 1 genannten Urkunden oder Auskünfte.

Der Befrachter ist jedoch von seiner Haftung befreit, wenn er die Pflichtverletzung nicht zu vertreten hat.

(2) Macht der in § 482 Absatz 2 genannte Dritte unrichtige oder unvollständige Angaben bei der Abladung oder unterlässt er es, den Verfrachter über die Gefährlichkeit des Gutes zu unterrichten, so kann der Verfrachter auch von diesem Ersatz der hierdurch verursachten Schäden und Aufwendungen verlangen. Dies gilt nicht, wenn der Dritte die Pflichtverletzung nicht zu vertreten hat.

(3) Wird ein Konnossement ausgestellt, so haben der Befrachter und der Ablader (§ 513 Absatz 2), auch wenn sie kein Verschulden trifft, dem Verfrachter Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch

1. Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der in das Konnossement aufgenommenen Angaben nach § 515 Absatz 1 Nummer 8 über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen des Gutes oder
2. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes.

Jeder von ihnen haftet jedoch dem Verfrachter nur für die Schäden und Aufwendungen, die aus der Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit seiner jeweiligen Angaben entstehen.

(4) Hat bei der Verursachung der Schäden oder Aufwendungen ein Verhalten des Verfrachters mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung des Befrachters und des Abladers nach Absatz 3 zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit dieses Verhalten zu den Schäden und Aufwendungen beigetragen hat.

(5) Eine Vereinbarung, durch die die Haftung nach Absatz 1, 2 oder 3 ausgeschlossen wird, ist nur wirksam, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird. Abweichend von Satz 1 kann jedoch die vom Befrachter oder Ablader zu leistende Entschädigung der Höhe nach auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen beschränkt werden.

§ 489

Kündigung durch den Befrachter

(1) Der Befrachter kann den Stückgutfrachtvertrag jederzeit kündigen.

(2) Kündigt der Befrachter, so kann der Verfrachter Folgendes verlangen:

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

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

(3) Wurde vor der Kündigung bereits Gut verladen, so kann der Verfrachter auf Kosten des Befrachters Maßnahmen entsprechend § 492 Absatz 3 Satz 2 bis 4 ergreifen. Beruht die Kündigung auf Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, so sind abweichend von Satz 1 die Kosten vom Verfrachter zu tragen.

§ 490

Rechte des Verfrachters bei säumiger Abladung

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

(2) Wird das Gut bis zum Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Frist nicht abgeladen oder ist offensichtlich, dass die Abladung innerhalb dieser Frist nicht bewirkt werden wird, so kann der Verfrachter den Vertrag kündigen und die Ansprüche nach § 489 Absatz 2 geltend machen.

(3) Wird das Gut bis zum Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Frist nur teilweise abgeladen, so kann der Verfrachter den bereits verladenen Teil des Gutes befördern und die volle Fracht sowie Ersatz der Aufwendungen verlangen, die ihm durch das Fehlen eines Teils des Gutes entstehen. Von der vollen Fracht ist jedoch die Fracht für die Beförderung desjenigen Gutes abzuziehen, welches der Verfrachter mit demselben Schiff anstelle des nicht verladenen Gutes befördert. Soweit dem Verfrachter durch das Fehlen eines Teils des Gutes die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, kann er außerdem eine anderweitige Sicherheit verlangen.

(4) Der Verfrachter kann die Rechte nach Absatz 2 oder 3 auch ohne Fristsetzung ausüben, wenn der Befrachter oder der in § 482 Absatz 2 genannte Dritte die Abladung ernsthaft und endgültig verweigert. Er kann ferner den Vertrag nach Absatz 2 auch ohne Fristsetzung kündigen, wenn besondere Umstände vorliegen, die ihm unter Abwägung der beiderseitigen Interessen

die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses unzumutbar machen.

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

§ 491

Nachträgliche Weisungen

(1) Soweit § 520 Absatz 1 nichts Abweichendes bestimmt, ist der Befrachter berechtigt, über das Gut zu verfügen. Er kann insbesondere verlangen, dass der Verfrachter das Gut nicht weiterbefördert, es zu einem anderen Bestimmungsort befördert oder es an einem anderen Löschplatz oder einem anderen Empfänger abliefern. Der Verfrachter ist nur insoweit zur Befolgung solcher Weisungen verpflichtet, als deren Ausführung weder Nachteile für den Betrieb seines Unternehmens noch Schäden für die Befrachter oder Empfänger anderer Sendungen mit sich zu bringen droht. Er kann vom Befrachter Ersatz seiner durch die Ausführung der Weisung entstehenden Aufwendungen sowie eine angemessene Vergütung verlangen; der Verfrachter kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen.

(2) Das Verfügungsrecht des Befrachters erlischt nach Ankunft des Gutes am Löschplatz. Von diesem Zeitpunkt an steht das Verfügungsrecht nach Absatz 1 dem Empfänger zu. Macht der Empfänger von diesem Recht Gebrauch, so hat er dem Verfrachter die dadurch entstehenden Aufwendungen zu ersetzen sowie eine angemessene Vergütung zu zahlen; der Verfrachter kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen.

(3) Ist ein Seefrachtbrief ausgestellt worden, so kann der Befrachter sein Verfügungsrecht nur gegen Vorlage der für ihn bestimmten Ausfertigung des Seefrachtbriefs ausüben, sofern dies darin vorgeschrieben ist.

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

(5) Ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage eines Seefrachtbriefs abhängig gemacht worden und führt der Verfrachter eine Weisung aus, ohne sich die Ausfertigung des Seefrachtbriefs vorlegen zu lassen, so haftet er dem Berechtigten für den daraus entstehenden Schaden. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre. Eine Vereinbarung, durch die die Haftung erweitert oder weiter verringert wird, ist nur wirksam, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird.

§ 492

Beförderungs- und Ablieferungshindernisse

(1) Wird nach Übernahme des Gutes erkennbar, dass die Beförderung oder Ablieferung nicht vertragsgemäß durchgeführt werden kann, so hat der Verfrachter Weisungen des nach § 491 oder § 520 Verfügungsberech-

tigten einzuholen. Ist der Empfänger verfügungsrechtlich und ist er nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so ist, wenn ein Konnossement nicht ausgestellt ist, Verfügungsberechtigter nach Satz 1 der Befrachter; ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage eines Seefrachtbriefs abhängig gemacht worden, so bedarf es der Vorlage des Seefrachtbriefs nicht. Der Verfrachter ist, wenn ihm Weisungen erteilt worden sind und das Hindernis nicht seinem Risikobereich zuzurechnen ist, berechtigt, Ansprüche nach § 491 Absatz 1 Satz 4 geltend zu machen.

(2) Tritt das Beförderungs- oder Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger auf Grund seiner Verfügungsbefugnis nach § 491 die Weisung erteilt hat, das Gut einem Dritten abzuliefern, so nimmt bei der Anwendung des Absatzes 1 der Empfänger die Stelle des Befrachters und der Dritte die des Empfängers ein.

(3) Kann der Verfrachter Weisungen, die er nach § 491 Absatz 1 Satz 3 befolgen müsste, innerhalb angemessener Zeit nicht erlangen, so hat er die Maßnahmen zu ergreifen, die im Interesse des Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen. Er kann etwa das Gut löschen und verwahren, für Rechnung des nach § 491 oder § 520 Verfügungsberechtigten einem Dritten zur Verwahrung anvertrauen oder zurückbefördern; vertraut der Verfrachter das Gut einem Dritten an, so haftet er nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Der Verfrachter kann das Gut auch gemäß § 373 Absatz 2 bis 4 verkaufen lassen, wenn es sich um verderbliche Ware handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder wenn die andernfalls entstehenden Kosten in keinem angemessenen Verhältnis zum Wert des Gutes stehen. Unverwertbares Gut darf der Verfrachter vernichten. Nach dem Löschen des Gutes gilt die Beförderung als beendet.

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

§ 493

Zahlung. Frachtberechnung

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

(2) Der Anspruch auf die Fracht entfällt, soweit die Beförderung unmöglich ist. Wird die Beförderung infolge eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses vorzeitig beendet, so gebührt dem Verfrachter die anteilige Fracht für den zurückgelegten Teil der Beförderung, wenn diese für den Befrachter von Interesse ist.

(3) Abweichend von Absatz 2 behält der Verfrachter den Anspruch auf die Fracht, wenn die Beförderung aus Gründen unmöglich ist, die dem Risikobereich des Befrachters zuzurechnen sind oder die zu einer Zeit eintreten, zu welcher der Befrachter im Verzug der Annahme ist. Der Verfrachter muss sich jedoch das, was er

an Aufwendungen erspart oder anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt, anrechnen lassen.

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

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

§ 494

Rechte des Empfängers. Zahlungspflicht

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

(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 Beförderungsdokument hervorgeht. Ist ein Beförderungsdokument nicht ausgestellt oder dem Empfänger nicht vorgelegt worden oder ergibt sich aus dem Beförderungsdokument nicht die Höhe der zu zahlenden Fracht, so hat der Empfänger die mit dem Befrachter vereinbarte Fracht zu zahlen, soweit diese nicht unangemessen ist.

(3) Der Empfänger, der sein Recht nach Absatz 1 Satz 1 geltend macht, hat ferner eine Vergütung nach § 493 Absatz 4 zu zahlen, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist.

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

§ 495

Pfandrecht des Verfrachters

(1) Der Verfrachter hat für alle Forderungen aus dem Stückgutfrachtvertrag ein Pfandrecht an dem ihm zur Beförderung übergebenen Gut des Befrachters, des Abladers oder eines Dritten, der der Beförderung des Gutes zugestimmt hat. An dem Gut des Befrachters hat der Verfrachter auch ein Pfandrecht für alle unbestrittenen Forderungen aus anderen mit dem Befrachter abgeschlossenen Seefracht-, Fracht-, Speditions- und Lagerverträgen. Das Pfandrecht erstreckt sich auf die Begleitpapiere.

(2) Das Pfandrecht besteht, solange der Verfrachter das Gut in seinem Besitz hat, insbesondere solange er

mittels Konnossements, Ladescheins oder Lagerscheins darüber verfügen kann.

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

(4) Die in § 1234 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs bezeichnete Androhung des Pfandverkaufs sowie die in den §§ 1237 und 1241 des Bürgerlichen Gesetzbuchs vorgesehenen Benachrichtigungen sind an den nach § 491 oder § 520 Verfügungsberechtigten Empfänger zu richten. Ist dieser nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so sind die Androhung und die Benachrichtigungen an den Befrachter zu richten.

§ 496

Nachfolgender Verfrachter

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

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

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

§ 497

Rang mehrerer Pfandrechte

Bestehen an demselben Gut mehrere nach den §§ 397, 441, 464, 475b und 495 begründete Pfandrechte, so bestimmt sich der Rang dieser Pfandrechte untereinander nach § 443.

Zweiter Untertitel

Haftung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes

§ 498

Haftungsgrund

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

(2) Der Verfrachter ist von seiner Haftung nach Absatz 1 befreit, soweit der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht hätten abgewendet werden können. Wurde das Gut mit einem seeuntüchtigen oder ladungsuntüchtigen Schiff befördert und ist nach den Umständen des Falles wahrscheinlich, dass der Verlust oder die Beschädigung auf dem Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit beruht, so ist der Verfrachter jedoch nur dann nach Satz 1 von seiner Haftung befreit, wenn er auch beweist, dass der Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit bei Anwendung der Sorg-

falt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken war.

(3) Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist.

§ 499 Besondere Schadensursachen

(1) Der Verfrachter haftet nicht, soweit der Verlust oder die Beschädigung auf einem der folgenden Umstände beruht:

1. Gefahren oder Unfällen der See und anderer schiffbarer Gewässer,
2. kriegerischen Ereignissen, Unruhen, Handlungen öffentlicher Feinde oder Verfügungen von hoher Hand sowie Quarantänebeschränkungen,
3. gerichtlicher Beschlagnahme,
4. Streik, Aussperrung oder sonstiger Arbeitsbehinderung,
5. Handlungen oder Unterlassungen des Befrachters oder Abladers, insbesondere ungenügender Verpackung oder ungenügender Kennzeichnung der Frachtstücke durch den Befrachter oder Ablader,
6. der natürlichen Art oder Beschaffenheit des Gutes, die besonders leicht zu Schäden, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund an Raumgehalt oder Gewicht, führt,
7. der Beförderung lebender Tiere,
8. Maßnahmen zur Rettung von Menschen auf Seegewässern,
9. Bergungsmaßnahmen auf Seegewässern.

Satz 1 gilt nicht, wenn der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters hätte abgewendet werden können.

(2) Ist nach den Umständen des Falles wahrscheinlich, dass der Verlust oder die Beschädigung auf einem der in Absatz 1 Satz 1 aufgeführten Umstände beruht, so wird vermutet, dass der Schaden auf diesem Umstand beruht. Satz 1 gilt nicht, wenn das Gut mit einem seeuntüchtigen oder ladungsuntüchtigen Schiff befördert wurde.

(3) Ist der Verfrachter nach dem Stückgutfrachtvertrag 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 Satz 1 Nummer 6 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich der Auswahl, Instandhaltung und Verwendung besonderer Einrichtungen, getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.

(4) Der Verfrachter kann sich auf Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Um-

ständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.

§ 500 Unerlaubte Verladung auf Deck

Hat der Verfrachter ohne die nach § 486 Absatz 4 erforderliche Zustimmung des Befrachters oder des Abladers Gut auf Deck verladen, haftet er, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, für den Schaden, der dadurch entsteht, dass das Gut auf Grund der Verladung auf Deck verloren gegangen ist oder beschädigt wurde. Im Falle von Satz 1 wird vermutet, dass der Verlust oder die Beschädigung des Gutes darauf zurückzuführen ist, dass das Gut auf Deck verladen wurde.

§ 501 Haftung für andere

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

§ 502 Wertersatz

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

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

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

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

§ 503 Schadensfeststellungskosten

Bei Verlust oder Beschädigung des Gutes hat der Verfrachter über den nach § 502 zu leistenden Ersatz hinaus die Kosten der Feststellung des Schadens zu tragen.

§ 504

Haftungshöchstbetrag bei Güterschäden

(1) Die nach den §§ 502 und 503 zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung ist auf einen Betrag von 666,67 Rechnungseinheiten für das Stück oder die Einheit oder einen Betrag von 2 Rechnungseinheiten für das Kilogramm des Rohgewichts des Gutes begrenzt, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Wird ein Container, eine Palette oder ein sonstiges Lademittel verwendet, das zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet wird, so gilt jedes Stück und jede Einheit, welche in einem Beförderungsdokument als in einem solchen Lademittel enthalten angegeben sind, als Stück oder Einheit im Sinne des Satzes 1. Soweit das Beförderungsdokument solche Angaben nicht enthält, gilt das Lademittel als Stück oder Einheit.

(2) Besteht das Gut aus mehreren Frachtstücken (Ladung) und sind nur einzelne Frachtstücke verloren oder beschädigt worden, so ist der Berechnung der Begrenzung nach Absatz 1

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

§ 505

Rechnungseinheit

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

§ 506

Außervertragliche Ansprüche

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

(2) Der Verfrachter kann auch gegenüber außertraglichen 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. sie auf eine Vereinbarung gestützt werden, die von den Vorschriften dieses Untertitels zu Lasten des Befrachters abweicht,
2. der Dritte der Beförderung nicht zugestimmt hat und der Verfrachter die fehlende Befugnis des Befrachters, das Gut zu versenden, kannte oder infolge grober Fahrlässigkeit nicht kannte oder

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

§ 507

Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen

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

1. der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter selbst vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, oder
2. der Verfrachter mit dem Befrachter oder dem Ablader vereinbart hat, dass das Gut unter Deck befördert wird, und der Schaden darauf zurückzuführen ist, dass das Gut auf Deck verladen wurde.

§ 508

Haftung der Leute und der Schiffsbesatzung

(1) Werden Ansprüche aus außervertraglicher Haftung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes gegen einen der Leute des Verfrachters geltend gemacht, so kann sich auch jener auf die in diesem Untertitel und im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen berufen. Gleiches gilt, wenn die Ansprüche gegen ein Mitglied der Schiffsbesatzung geltend gemacht werden.

(2) Eine Berufung auf die Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen nach Absatz 1 ist ausgeschlossen, wenn der Schuldner vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

(3) Sind für den Verlust oder die Beschädigung des Gutes sowohl der Verfrachter als auch eine der in Absatz 1 genannten Personen verantwortlich, so haften sie als Gesamtschuldner.

§ 509

Ausführender Verfrachter

(1) Wird die Beförderung ganz oder teilweise durch einen Dritten ausgeführt, der nicht der Verfrachter ist, so haftet der Dritte (ausführender Verfrachter) für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes während der durch ihn ausgeführten Beförderung entsteht, so, als wäre er der Verfrachter.

(2) Vertragliche Vereinbarungen mit dem Befrachter oder Empfänger, durch die der Verfrachter seine Haftung erweitert, wirken gegen den ausführenden Verfrachter nur, soweit er ihnen schriftlich zugestimmt hat.

(3) Der ausführende Verfrachter kann alle Einwendungen und Einreden geltend machen, die dem Verfrachter aus dem Stückgutfrachtvertrag zustehen.

(4) Verfrachter und ausführender Verfrachter haften als Gesamtschuldner.

(5) Wird einer der Leute des ausführenden Verfrachters oder ein Mitglied der Schiffsbesatzung in Anspruch genommen, so ist § 508 entsprechend anzuwenden.

§ 510

Schadensanzeige

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

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

(3) Die Schadensanzeige ist in Textform zu erstatten. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.

(4) Wird Verlust oder Beschädigung bei Ablieferung angezeigt, so genügt die Anzeige gegenüber demjenigen, der das Gut abgeliefert.

§ 511

Verlustvermutung

(1) Der Anspruchsberechtigte kann das Gut als verloren betrachten, wenn es nicht innerhalb eines Zeitraums abgeliefert wird, der dem Zweifachen der vereinbarten Lieferfrist entspricht, mindestens aber 30 Tage, bei einer grenzüberschreitenden Beförderung 60 Tage beträgt. Satz 1 gilt nicht, wenn der Verfrachter das Gut wegen eines Zurückbehaltungsrechts oder eines Pfandrechts nicht abzuliefern braucht oder wenn an dem Gut ein Pfandrecht für eine Forderung auf einen Beitrag zur Großen Haverei besteht und das Gut daher nicht ausgeliefert werden darf.

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

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

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

§ 512

Abweichende Vereinbarungen

(1) Von den Vorschriften dieses Untertitels kann nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann jedoch auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen bestimmt werden, dass

1. der Verfrachter ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung nicht zu vertreten hat, wenn der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes oder durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes entstanden ist und die Maßnahmen nicht überwiegend im Interesse der Ladung getroffen wurden,
2. die Haftung des Verfrachters wegen Verlust oder Beschädigung auf höhere als die in § 504 vorgesehene Beträge begrenzt ist.

Dritter Untertitel

Beförderungsdokumente

§ 513

Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements

(1) Der Verfrachter hat, sofern im Stückgutfrachtvertrag nicht etwas Abweichendes vereinbart ist, dem Ablader auf dessen Verlangen ein Orderkonnossement auszustellen, das nach Wahl des Abladers an dessen Order, an die Order des Empfängers oder lediglich an Order zu stellen ist; im letzteren Fall ist unter der Order die Order des Abladers zu verstehen. Der Kapitän und jeder andere zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugte sind berechtigt, das Konnossement für den Verfrachter auszustellen.

(2) Ablader ist, wer das Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergibt und vom Befrachter als Ablader zur Eintragung in das Konnossement benannt ist. Übergibt ein anderer als der Ablader das Gut oder ist ein Ablader nicht benannt, gilt der Befrachter als Ablader.

§ 514

Bord- und Übernahmekonnossement

(1) Das Konnossement ist auszustellen, sobald der Verfrachter das Gut übernommen hat. Durch das Konnossement bestätigt der Verfrachter den Empfang des Gutes und verpflichtet sich, es zum Bestimmungsort zu befördern und dem aus dem Konnossement Berechtigten gegen Rückgabe des Konnossements abzuliefern.

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

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

§ 515

Inhalt des Konnossements

(1) Das Konnossement soll folgende Angaben enthalten:

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

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

§ 516

Form des Konnossements. Verordnungsermächtigung

(1) Das Konnossement ist vom Verfrachter zu unterzeichnen; eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel genügt.

(2) Dem Konnossement gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie das Konnossement, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung stets gewahrt bleiben (elektronisches Konnossement).

(3) Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung, Vorlage, Rückgabe und Übertragung eines elektronischen Konnossements sowie die Einzelheiten des Verfahrens einer nachträglichen Eintragung in ein elektronisches Konnossement zu regeln.

§ 517

Beweiskraft des Konnossements

(1) Das Konnossement begründet die Vermutung, dass der Verfrachter das Gut so übernommen hat, wie es nach § 515 Absatz 1 Nummer 7 und 8 beschrieben ist. Bezieht sich die Beschreibung auf den Inhalt eines geschlossenen Lademittels, so begründet das Konnossement jedoch nur dann die Vermutung nach Satz 1, wenn der Inhalt vom Verfrachter überprüft und das Ergebnis der Überprüfung im Konnossement eingetragen worden ist. Enthält das Konnossement keine Angabe über die äußerlich erkennbare Verfassung oder Beschaffenheit des Gutes, so begründet das Konnossement die Vermutung, dass der Verfrachter das Gut in äußerlich erkennbar guter Verfassung und Beschaffenheit übernommen hat.

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

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

§ 518

Stellung des Reeders
bei mangelhafter Verfrachterangabe

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

§ 519

Berechtigung aus dem Konnossement. Legitimation

Die im Konnossement verbrieften seefrachtvertraglichen Ansprüche können nur von dem aus dem Konnossement Berechtigten geltend gemacht werden. Zugunsten des legitimierten Besitzers des Konnossements wird vermutet, dass er der aus dem Konnossement Berechtigte ist. Legitimierter Besitzer des Konnossements ist, wer ein Konnossement besitzt, das

1. auf den Inhaber lautet,
2. an Order lautet und den Besitzer als Empfänger benennt oder durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausweist oder
3. auf den Namen des Besitzers lautet.

§ 520

Befolgung von Weisungen

(1) Ist ein Konnossement ausgestellt, so steht das Verfügungsrecht nach den §§ 491 und 492 ausschließlich dem legitimierten Besitzer des Konnossements zu. Der Verfrachter darf Weisungen nur gegen Vorlage sämtlicher Ausfertigungen des Konnossements ausführen. Weisungen eines legitimierten Besitzers des Konnossements darf der Verfrachter jedoch nicht ausführen, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Konnossements nicht der aus dem Konnossement Berechtigte ist.

(2) Befolgt der Verfrachter Weisungen, ohne sich sämtliche Ausfertigungen des Konnossements vorlegen zu lassen, haftet er dem aus dem Konnossement Berechtigten für den Schaden, der diesem daraus entsteht.

Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

§ 521

Ablieferung gegen Rückgabe des Konnossements

(1) Nach Ankunft des Gutes am Löschplatz ist der legitimierte Besitzer des Konnossements berechtigt, vom Verfrachter die Ablieferung des Gutes zu verlangen. Macht der legitimierte Besitzer des Konnossements von diesem Recht Gebrauch, ist er entsprechend § 494 Absatz 2 und 3 zur Zahlung der Fracht und einer sonstigen Vergütung verpflichtet.

(2) Der Verfrachter ist zur Ablieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Konnossements, auf dem die Ablieferung bescheinigt ist, und gegen Leistung der noch ausstehenden, nach § 494 Absatz 2 und 3 geschuldeten Zahlungen verpflichtet. Er darf das Gut jedoch nicht dem legitimierten Besitzer des Konnossements abliefern, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Konnossements nicht der aus dem Konnossement Berechtigte ist.

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

(4) Liefert der Verfrachter das Gut einem anderen als dem legitimierten Besitzer des Konnossements oder, im Falle des Absatzes 2 Satz 2, einem anderen als dem aus dem Konnossement Berechtigten ab, haftet er für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten daraus entsteht. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

§ 522

Einwendungen

(1) Dem aus dem Konnossement Berechtigten kann der Verfrachter nur solche Einwendungen entgegensetzen, die die Gültigkeit der Erklärungen im Konnossement betreffen oder sich aus dem Inhalt des Konnossements ergeben oder dem Verfrachter unmittelbar gegenüber dem aus dem Konnossement Berechtigten zustehen. Eine Vereinbarung, auf die im Konnossement lediglich verwiesen wird, ist nicht Inhalt des Konnossements.

(2) Gegenüber einem im Konnossement benannten Empfänger, an den das Konnossement begeben wurde, kann der Verfrachter die Vermutungen nach § 517 nicht widerlegen, es sei denn, dem Empfänger war im Zeitpunkt der Begebung des Konnossements bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt, dass die An-

gaben im Konnossement unrichtig sind. Gleiches gilt gegenüber einem Dritten, dem das Konnossement übertragen wurde.

(3) Wird ein ausführender Verfrachter nach § 509 von dem aus dem Konnossement Berechtigten in Anspruch genommen, kann auch der ausführende Verfrachter die Einwendungen nach Absatz 1 geltend machen. Abweichend von Absatz 2 kann der ausführende Verfrachter darüber hinaus die Vermutungen nach § 517 widerlegen, wenn das Konnossement weder von ihm noch von einem für ihn zur Zeichnung von Konnossementen Befugten ausgestellt wurde.

§ 523

Haftung für unrichtige Konnossementsangaben

(1) Der Verfrachter haftet für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten dadurch entsteht, dass die in das Konnossement nach den §§ 515 und 517 Absatz 2 aufzunehmenden Angaben und Vorbehalte fehlen oder die in das Konnossement aufgenommenen Angaben oder Vorbehalte unrichtig sind. Dies gilt insbesondere dann, wenn das Gut bei Übernahme durch den Verfrachter nicht in äußerlich erkennbar guter Verfassung war und das Konnossement hierüber weder eine Angabe nach § 515 Absatz 1 Nummer 7 noch einen Vorbehalt nach § 517 Absatz 2 enthält. Die Haftung nach den Sätzen 1 und 2 entfällt, wenn der Verfrachter weder gewusst hat noch bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters hätte wissen müssen, dass die Angaben fehlen oder unrichtig oder unvollständig sind.

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

(3) Ist in einem Konnossement, das vom Kapitän oder von einem anderen zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugten ausgestellt wurde, der Name des Verfrachters unrichtig angegeben, so haftet auch der Reeder für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten aus der Unrichtigkeit der Angabe entsteht. Die Haftung nach Satz 1 entfällt, wenn der Aussteller des Konnossements weder gewusst hat noch bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters hätte wissen müssen, dass der Name des Verfrachters nicht oder unrichtig angegeben ist.

(4) Die Haftung nach den Absätzen 1 bis 3 ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

§ 524

Traditionswirkung des Konnossements

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

§ 525

Abweichende Bestimmung im Konnossement

Eine Bestimmung im Konnossement, die von den Haftungsvorschriften in den §§ 498 bis 511 oder in § 520 Absatz 2, § 521 Absatz 4 oder § 523 abweicht, ist nur wirksam, wenn die Voraussetzungen des § 512 erfüllt sind. Eine Abweichung zu Lasten des Befrachters oder Abladers ist jedoch Dritten gegenüber unwirksam. Satz 2 gilt nicht für eine Bestimmung nach § 512 Absatz 2.

§ 526

Seefrachtbrief. Verordnungsermächtigung

(1) Der Verfrachter kann, sofern er nicht ein Konnossement ausgestellt hat, einen Seefrachtbrief ausstellen. Auf den Inhalt des Seefrachtbriefs ist § 515 entsprechend anzuwenden mit der Maßgabe, dass an die Stelle des Abladers der Befrachter tritt.

(2) Der Seefrachtbrief dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für Abschluss und Inhalt des Stückgutfrachtvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Verfrachter. § 517 ist entsprechend anzuwenden.

(3) Der Seefrachtbrief ist vom Verfrachter zu unterzeichnen; eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel genügt.

(4) Dem Seefrachtbrief gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie der Seefrachtbrief, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung stets gewahrt bleiben (elektronischer Seefrachtbrief). Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung und der Vorlage eines elektronischen Seefrachtbriefs sowie die Einzelheiten des Verfahrens über nachträgliche Eintragungen in einen elektronischen Seefrachtbrief zu regeln.

Zweiter Titel
Reisefrachtvertrag

§ 527

Reisefrachtvertrag

(1) Durch den Reisefrachtvertrag wird der Verfrachter verpflichtet, das Gut mit einem bestimmten Schiff im Ganzen, mit einem verhältnismäßigen Teil eines bestimmten Schiffes oder in einem bestimmt bezeichneten Raum eines solchen Schiffes auf einer oder mehreren bestimmten Reisen über See zum Bestimmungsort zu befördern und dort dem Empfänger abzuliefern. Jede Partei kann die schriftliche Beurkundung des Reisefrachtvertrags verlangen.

(2) Auf den Reisefrachtvertrag sind die §§ 481 bis 511 und 513 bis 525 entsprechend anzuwenden, soweit die §§ 528 bis 535 nichts anderes bestimmen.

§ 528

Ladehafen. Ladeplatz

(1) Der Verfrachter hat das Schiff zur Einnahme des Gutes an den im Reisefrachtvertrag benannten oder an den vom Befrachter nach Abschluss des Reisefrachtvertrags zu benennenden Ladeplatz hinzulegen.

(2) Ist ein Ladehafen oder ein Ladeplatz im Reisefrachtvertrag nicht benannt und hat der Befrachter den Ladehafen oder Ladeplatz nach Abschluss des Reisefrachtvertrags zu benennen, so muss er mit der gebotenen Sorgfalt einen sicheren Ladehafen oder Ladeplatz auswählen.

§ 529

Anzeige der Ladebereitschaft

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

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

§ 530

Ladezeit. Überliegezeit

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

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

(3) Wartet der Verfrachter auf Grund vertraglicher Vereinbarung oder aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, über die Ladezeit hinaus (Überliegezeit), so hat er Anspruch auf eine angemessene Vergütung (Liegegeld). Macht der Empfänger nach Ankunft des Schiffes am Löschplatz sein Recht entsprechend § 494 Absatz 1 Satz 1 geltend, so schuldet auch er das Liegegeld, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist.

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

§ 531

Verladen

(1) Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nicht etwas anderes ergibt, hat der Befrachter das Gut zu verladen. Die Verantwortung des Verfrach-

ters für die Seetüchtigkeit des beladenen Schiffes bleibt unberührt.

(2) Der Verfrachter ist nicht befugt, das Gut umzuladen.

§ 532

Kündigung durch den Befrachter

(1) Der Befrachter kann den Reisefrachtvertrag jederzeit kündigen.

(2) Kündigt der Befrachter, so kann der Verfrachter, wenn er einen Anspruch nach § 489 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 geltend macht, auch ein etwaiges Liegegeld verlangen.

§ 533

Teilbeförderung

(1) Der Befrachter kann jederzeit verlangen, dass der Verfrachter nur einen Teil des Gutes befördert. Macht der Befrachter von diesem Recht Gebrauch, gebühren dem Verfrachter die volle Fracht, das etwaige Liegegeld sowie Ersatz der Aufwendungen, die ihm durch das Fehlen eines Teils des Gutes entstehen. Ist der Verfrachter nach dem Reisefrachtvertrag berechtigt, mit demselben Schiff anstelle der nicht verladenen Frachtstücke anderes Gut zu befördern, und macht er von diesem Recht Gebrauch, so ist von der vollen Fracht die Fracht für die Beförderung dieses anderen Gutes abzuziehen. Soweit dem Verfrachter durch das Fehlen eines Teils des Gutes die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, kann er außerdem eine anderweitige Sicherheit verlangen. Unterbleibt die Beförderung der vollständigen Ladung aus Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, steht dem Verfrachter der Anspruch nach den Sätzen 2 bis 4 nur insoweit zu, als tatsächlich Gut befördert wird.

(2) Verläßt der Befrachter das Gut nicht oder nicht vollständig innerhalb der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit oder wird das Gut, wenn dem Befrachter die Verladung nicht obliegt, nicht oder nicht vollständig innerhalb dieser Zeit abgeladen, so kann der Verfrachter dem Befrachter eine angemessene Frist setzen, innerhalb derer das Gut verladen oder abgeladen werden soll. Wird das Gut bis zum Ablauf der Frist nur teilweise verladen oder abgeladen, kann der Verfrachter die bereits verladenen oder abgeladenen Frachtstücke befördern und die Ansprüche nach Absatz 1 Satz 2 bis 4 geltend machen. § 490 Absatz 4 ist entsprechend anzuwenden.

§ 534

Kündigung durch den Verfrachter

(1) Verläßt der Befrachter kein Gut innerhalb der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit oder wird, wenn dem Befrachter die Verladung nicht obliegt, kein Gut innerhalb dieser Zeit abgeladen, so kann der Verfrachter den Vertrag nach Maßgabe des § 490 kündigen und die Ansprüche nach § 489 Absatz 2 in Verbindung mit § 532 Absatz 2 geltend machen.

(2) Der Verfrachter kann den Vertrag bereits vor Ablauf der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit nach Maßgabe des § 490 kündigen, wenn offensichtlich ist, dass das Gut nicht verladen oder abgeladen wird.

§ 535

Löschen

(1) Die §§ 528 bis 531 über Ladehafen und Ladeplatz, Anzeige der Ladebereitschaft, Ladezeit und Verladen sind entsprechend auf Löschhafen und Löschplatz, Anzeige der Löschbereitschaft, Löschzeit und Löschen anzuwenden. Abweichend von § 530 Absatz 3 Satz 2 schuldet der Empfänger jedoch auch dann Liegegeld wegen Überschreitung der Löschzeit, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes nicht mitgeteilt worden ist.

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

Zweiter Unterabschnitt Personenbeförderungsverträge

§ 536

Anwendungsbereich

(1) Für Schäden, die bei der Beförderung von Fahrgästen und ihrem Gepäck über See durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts oder durch den Verlust, die Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Gepäck entstehen, haften der Beförderer und der ausführende Beförderer nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts. Das Recht, eine Beschränkung der Haftung nach den §§ 611 bis 617 oder den §§ 4 bis 5m des Binnenschiffahrtsgesetzes geltend zu machen, bleibt unberührt.

(2) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten nicht, soweit die folgenden Regelungen maßgeblich sind:

1. unmittelbar anwendbare Regelungen der Europäischen Union in ihrer jeweils geltenden Fassung, insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 24), oder
2. unmittelbar anwendbare Regelungen in völkerrechtlichen Übereinkünften.

Die Haftungsvorschriften dieses Unterabschnitts gelten ferner nicht, wenn der Schaden auf einem von einer Kernanlage ausgehenden nuklearen Ereignis beruht und der Inhaber der Kernanlage nach den Vorschriften des Übereinkommens vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Februar 1976 (BGBl. 1976 II S. 310, 311) und des Protokolls vom 16. November 1982 (BGBl. 1985 II S. 690) oder des Atomgesetzes haftet.

§ 537

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Unterabschnitts ist

1. ein Beförderer eine Person, die einen Vertrag über die Beförderung eines Fahrgasts über See (Personenbeförderungsvertrag) schließt;

2. ein Fahrgast eine Person, die
 - a) auf Grund eines Personenbeförderungsvertrags befördert wird oder
 - b) mit Zustimmung des Beförderers ein Fahrzeug oder lebende Tiere, die auf Grund eines Seefrachtvertrags befördert werden, begleitet;
3. Gepäck jeder Gegenstand, der auf Grund eines Personenbeförderungsvertrags befördert wird, ausgenommen lebende Tiere;
4. Kabinengepäck das Gepäck, das ein Fahrgast in seiner Kabine oder sonst in seinem Besitz hat, einschließlich des Gepäcks, das ein Fahrgast in oder auf seinem Fahrzeug hat;
5. ein Schifffahrtsereignis ein Schiffbruch, ein Kentern, ein Zusammenstoß oder eine Strandung des Schiffes, eine Explosion oder ein Feuer im Schiff oder ein Mangel des Schiffes;
6. ein Mangel des Schiffes eine Funktionsstörung, ein Versagen oder eine Nichteinhaltung von anwendbaren Sicherheitsvorschriften in Bezug auf einen Teil des Schiffes oder seiner Ausrüstung, wenn dieser Teil oder diese Ausrüstung verwendet wird
 - a) für das Verlassen des Schiffes, die Evakuierung oder die Ein- und Ausschiffung der Fahrgäste,
 - b) für den Schiffsantrieb, die Ruderanlage, die sichere Schiffsführung, das Festmachen, das Anker, das Anlaufen oder Verlassen des Liege- oder Ankerplatzes oder die Lecksicherung nach Wassereintritt oder
 - c) für das Aussetzen von Rettungsmitteln.

§ 538

Haftung des Beförderers für Personenschäden

(1) Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts entsteht, wenn das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist und auf einem Verschulden des Beförderers beruht. Ist das den Schaden verursachende Ereignis ein Schifffahrtsereignis, wird das Verschulden vermutet.

(2) Abweichend von Absatz 1 haftet der Beförderer ohne Verschulden für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts auf Grund eines Schifffahrtsereignisses während der Beförderung entsteht, soweit der Schaden den Betrag von 250 000 Rechnungseinheiten nicht übersteigt. Der Beförderer ist jedoch von dieser Haftung befreit, wenn das Ereignis

1. infolge von Feindseligkeiten, einer Kriegshandlung, eines Bürgerkriegs, eines Aufstands oder eines außergewöhnlichen, unvermeidlichen und unabwendbaren Naturereignisses eingetreten ist oder
2. ausschließlich durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht wurde, die von einem Dritten in der Absicht, das Ereignis zu verursachen, begangen wurde.

(3) Die Beförderung im Sinne der Absätze 1 und 2 umfasst

1. den Zeitraum, in dem sich der Fahrgast an Bord des Schiffes befindet, einschließlich des Zeitraums, in dem er ein- und ausgeschifft wird, sowie
2. den Zeitraum, in dem der Fahrgast auf dem Wasserweg vom Land auf das Schiff oder umgekehrt befördert wird, wenn die Kosten dieser Beförderung im Beförderungsentgelt inbegriffen sind oder wenn das für diese zusätzliche Beförderung benutzte Wasserfahrzeug dem Fahrgast vom Beförderer zur Verfügung gestellt worden ist.

Nicht erfasst ist der Zeitraum, in dem sich der Fahrgast in einer Hafestation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet.

§ 539

Haftung des Beförderers für Gepäck- und Verspätungsschäden

(1) Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck oder von anderem Gepäck entsteht, wenn das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist und auf einem Verschulden des Beförderers beruht. Bei Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck auf Grund eines Schifffahrtsereignisses und bei Verlust oder Beschädigung anderen Gepäcks wird das Verschulden vermutet.

(2) Der Beförderer haftet entsprechend Absatz 1 auch für den Schaden, der daraus entsteht, dass das Gepäck dem Fahrgast nicht innerhalb einer angemessenen Frist nach Ankunft des Schiffes, auf dem das Gepäck befördert worden ist oder hätte befördert werden sollen, wieder ausgehändigt worden ist. Die Haftung ist jedoch ausgeschlossen, wenn die verspätete Aushändigung auf Arbeitsstreitigkeiten zurückzuführen ist.

(3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 haftet der Beförderer nicht für den Schaden, der durch Verlust, Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Geld, begebaren Wertpapieren, Gold, Silber, Juwelen, Schmuck, Kunstgegenständen oder sonstigen Wertsachen entsteht, es sei denn, dass solche Wertsachen bei dem Beförderer zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt worden sind.

(4) Die Beförderung im Sinne des Absatzes 1 umfasst folgende Zeiträume:

1. hinsichtlich des Kabinengepäcks mit Ausnahme des Gepäcks, das der Fahrgast in oder auf seinem Fahrzeug hat,
 - a) den Zeitraum, in dem sich das Kabinengepäck an Bord des Schiffes befindet, einschließlich des Zeitraums, in dem das Kabinengepäck ein- und ausgeschifft wird,
 - b) den Zeitraum, in dem das Kabinengepäck auf dem Wasserweg vom Land auf das Schiff oder umgekehrt befördert wird, wenn die Kosten dieser Beförderung im Beförderungspreis inbegriffen sind oder wenn das für diese zusätzliche Beförderung benutzte Wasserfahrzeug dem Fahrgast vom Beförderer zur Verfügung gestellt worden ist, sowie

- c) den Zeitraum, in dem sich der Fahrgast in einer Hafestation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet, wenn das Kabinengepäck von dem Beförderer oder seinen Bediensteten oder Beauftragten übernommen und dem Fahrgast nicht wieder ausgehändigt worden ist;
2. hinsichtlich anderen Gepäcks als des in Nummer 1 genannten Kabinengepäcks den Zeitraum von der Übernahme durch den Beförderer an Land oder an Bord bis zur Wiederaushändigung.

§ 540 Haftung für andere

Der Beförderer hat ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden, wenn die Leute und die Schiffsbesatzung in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Gleiches gilt für ein Verschulden anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient.

§ 541 Haftungshöchstbetrag bei Personenschäden

(1) Die Haftung des Beförderers wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts ist in jedem Fall auf einen Betrag von 400 000 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Schadensereignis beschränkt. Dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung zu leistenden Rente.

(2) Abweichend von Absatz 1 ist die Haftung des Beförderers auf einen Betrag von 250 000 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Schadensereignis beschränkt, wenn der Tod oder die Körperverletzung auf einem der folgenden Umstände beruht:

1. Krieg, Bürgerkrieg, Revolution, Aufruhr, Aufständen oder dadurch veranlassten inneren Unruhen oder feindlichen Handlungen durch oder gegen eine Krieg führende Macht,
2. Beschlagnahme, Pfändung, Arrest, Verfügungsbeschränkung oder Festhalten sowie deren Folgen oder dahingehenden Versuchen,
3. zurückgelassenen Minen, Torpedos, Bomben oder sonstigen zurückgelassenen Kriegswaffen,
4. Anschlägen von Terroristen oder Personen, die die Anschläge böswillig oder aus politischen Beweggründen begehen, und Maßnahmen, die zur Verhinderung oder Bekämpfung solcher Anschläge ergriffen werden,
5. Einziehung und Enteignung.

(3) Bei Tod oder Körperverletzung mehrerer Fahrgäste tritt bei Anwendung des Absatzes 2 an die Stelle des darin genannten Betrages von 250 000 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Schadensereignis der Betrag von 340 Millionen Rechnungseinheiten je Schiff und Schadensereignis, wenn dieser Betrag niedriger ist und unter den Geschädigten im Verhältnis der Höhe ihrer Ansprüche und in Form einer einmaligen Zahlung oder in Form von Teilzahlungen aufgeteilt werden kann.

§ 542 Haftungshöchstbetrag bei Gepäck- und Verspätungsschäden

(1) Die Haftung des Beförderers wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Kabinengepäck ist, soweit Absatz 2 nichts Abweichendes bestimmt, auf einen Betrag von 2 250 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Beförderung beschränkt.

(2) Die Haftung des Beförderers wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Fahrzeugen, einschließlich des in oder auf dem Fahrzeug beförderten Gepäcks, ist auf einen Betrag von 12 700 Rechnungseinheiten je Fahrzeug und je Beförderung beschränkt.

(3) Die Haftung des Beförderers wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung allen anderen als des in den Absätzen 1 und 2 erwähnten Gepäcks ist auf einen Betrag von 3 375 Rechnungseinheiten je Fahrgast und je Beförderung beschränkt.

(4) Soweit nicht Wertsachen betroffen sind, die beim Beförderer zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt sind, können der Beförderer und der Fahrgast vereinbaren, dass der Beförderer einen Teil des Schadens nicht zu erstatten hat. Dieser Teil darf jedoch bei Beschädigung eines Fahrzeugs den Betrag von 330 Rechnungseinheiten und bei Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung anderen Gepäcks den Betrag von 149 Rechnungseinheiten nicht übersteigen.

(5) Abweichend von den Absätzen 1 bis 4 hat der Beförderer bei Verlust oder Beschädigung von Mobilitätshilfen oder anderer Spezialausrüstung, die von einem Fahrgast mit eingeschränkter Mobilität verwendet wird, den Wiederbeschaffungswert der betreffenden Ausrüstungen oder gegebenenfalls die Reparaturkosten zu ersetzen.

§ 543 Zinsen und Verfahrenskosten

Zinsen und Verfahrenskosten sind über die in den §§ 538, 541 und 542 genannten Haftungshöchstbeträge hinaus zu erstatten.

§ 544 Rechnungseinheit

Die in den §§ 538, 541 und 542 genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der Betrag wird in Euro entsprechend dem Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.

§ 545 Wegfall der Haftungsbeschränkung

Die in den §§ 541 und 542 sowie im Personenbeförderungsvertrag vorgesehenen Haftungshöchstbeträge gelten nicht, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die vom Beförderer

selbst entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

§ 546

Ausführender Beförderer

(1) Wird die Beförderung ganz oder teilweise durch einen Dritten ausgeführt, der nicht der Beförderer ist, so haftet der Dritte (ausführender Beförderer) für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts oder durch Verlust, Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Gepäck eines Fahrgasts während der vom ausführenden Beförderer durchgeführten Beförderung entsteht, so, als wäre er der Beförderer. Vertragliche Vereinbarungen, durch die der Beförderer seine Haftung erweitert, wirken gegen den ausführenden Beförderer nur, soweit er ihnen schriftlich zugestimmt hat.

(2) Der ausführende Beförderer kann alle Einwendungen und Einreden geltend machen, die dem Beförderer aus dem Personenbeförderungsvertrag zustehen.

(3) Der Beförderer und der ausführende Beförderer haften als Gesamtschuldner.

§ 547

Haftung der Leute und der Schiffsbesatzung

(1) Wird einer der Leute des Beförderers oder des ausführenden Beförderers wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck eines Fahrgasts in Anspruch genommen, so kann auch er sich auf die für den Beförderer oder den ausführenden Beförderer geltenden Einreden und Haftungsbeschränkungen berufen, wenn er in Ausübung seiner Verrichtungen gehandelt hat. Gleiches gilt, wenn ein Mitglied der Schiffsbesatzung in Anspruch genommen wird.

(2) Eine Berufung auf die Haftungsbeschränkungen nach Absatz 1 ist ausgeschlossen, wenn der Schuldner selbst vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt hat, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

(3) Sind für den Schaden sowohl der Beförderer oder der ausführende Beförderer als auch eine der in Absatz 1 genannten Personen verantwortlich, haften sie als Gesamtschuldner.

§ 548

Konkurrierende Ansprüche

Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck können gegen den Beförderer oder den ausführenden Beförderer nur auf der Grundlage der Vorschriften dieses Unterabschnitts geltend gemacht werden.

§ 549

Schadensanzeige

(1) Zeigt der Fahrgast dem Beförderer eine Beschädigung oder einen Verlust seines Gepäcks nicht recht-

zeitig an, so wird vermutet, dass er das Gepäck unbeschädigt erhalten hat. Einer Anzeige bedarf es jedoch nicht, wenn der Zustand des Gepäcks im Zeitpunkt seines Empfangs von den Parteien gemeinsam festgestellt oder geprüft worden ist.

(2) Die Anzeige ist rechtzeitig, wenn sie spätestens in folgendem Zeitpunkt erstattet wird:

1. bei äußerlich erkennbarer Beschädigung von Kabinengepäck im Zeitpunkt der Ausschiffung des Fahrgasts,
2. bei äußerlich erkennbarer Beschädigung von anderem Gepäck als Kabinengepäck im Zeitpunkt seiner Aushändigung und
3. bei äußerlich nicht erkennbarer Beschädigung von Gepäck oder bei dessen Verlust 15 Tage nach der Ausschiffung oder Aushändigung oder nach dem Zeitpunkt, in dem die Aushändigung hätte erfolgen sollen.

(3) Die Schadensanzeige bedarf der Textform. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.

§ 550

Erlöschen von Schadensersatzansprüchen

Ein Schadensersatzanspruch wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck erlischt, wenn er nicht innerhalb einer der folgenden Fristen gerichtlich geltend gemacht wird:

1. drei Jahre, gerechnet von dem Tag, an dem der Gläubiger von dem Tod oder der Körperverletzung oder von dem Verlust, der Beschädigung oder der verspäteten Aushändigung Kenntnis erlangt hat oder normalerweise hätte erlangen müssen, oder
2. fünf Jahre, gerechnet von dem Tag, an dem die Ausschiffung des Fahrgasts erfolgt ist oder hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist.

§ 551

Abweichende Vereinbarungen

Soweit in § 542 Absatz 4 nichts Abweichendes bestimmt ist, ist jede Vereinbarung unwirksam, die vor Eintritt des Ereignisses getroffen wird, das den Tod oder die Körperverletzung des Fahrgasts oder den Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Aushändigung seines Gepäcks verursacht hat, und durch die die Haftung wegen Tod oder Körperverletzung des Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung seines Gepäcks ausgeschlossen oder eingeschränkt wird.

§ 552

Pfandrecht des Beförderers

(1) Der Beförderer hat für seine Forderung auf das Beförderungsentgelt ein Pfandrecht an dem Gepäck des Fahrgasts.

(2) Das Pfandrecht besteht nur, solange das Gepäck zurückbehalten oder hinterlegt ist.

Dritter Abschnitt
Schiffsüberlassungsverträge

Erster Unterabschnitt
Schiffsmiete

§ 553

Schiffsmietvertrag

(1) Durch den Schiffsmietvertrag (Bareboat Charter) wird der Vermieter verpflichtet, dem Mieter ein bestimmtes Seeschiff ohne Besatzung zu überlassen und ihm den Gebrauch dieses Schiffes während der Mietzeit zu gewähren.

(2) Der Mieter wird verpflichtet, die vereinbarte Miete zu zahlen. Die Miete ist mangels anderer Vereinbarung halbmonatlich im Voraus zu entrichten.

(3) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten, wenn der Mieter den Vertrag abschließt, um das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt zu betreiben. Betreibt der Mieter kein Handelsgewerbe im Sinne von § 1 Absatz 2 und ist seine Firma auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Schiffsmietvertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.

§ 554

Übergabe und Rückgabe des Schiffes. Instandhaltung

(1) Der Vermieter hat dem Mieter das Schiff zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu übergeben.

(2) Der Mieter hat das Schiff während der Mietzeit in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu erhalten. Nach Beendigung des Mietverhältnisses ist er verpflichtet, das Schiff in demselben Zustand unter Berücksichtigung der Abnutzung infolge vertragsgemäßen Gebrauchs zurückzugeben.

§ 555

Sicherung der Rechte des Vermieters

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

§ 556

Kündigung

Das Mietverhältnis kann spätestens am ersten Werktag einer Woche zum Ablauf des folgenden Sonnabends gekündigt werden. Ist die Miete nach Monaten oder längeren Zeitabschnitten bemessen, ist die ordentliche Kündigung zum Ablauf eines Kalendervierteljahrs zulässig.

Zweiter Unterabschnitt
Zeitcharter

§ 557

Zeitchartervertrag

(1) Durch den Zeitchartervertrag wird der Zeitvercharterer verpflichtet, dem Zeitcharterer zu dessen Verwendung ein bestimmtes Seeschiff mit Besatzung auf

Zeit zu überlassen und mit diesem Schiff Güter oder Personen zu befördern oder andere vereinbarte Leistungen zu erbringen.

(2) Der Zeitcharterer wird verpflichtet, die vereinbarte Zeitfracht zu zahlen.

(3) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten, wenn der Zeitcharterer den Vertrag abschließt, um das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt zu betreiben. Betreibt der Zeitcharterer kein Handelsgewerbe im Sinne von § 1 Absatz 2 und ist seine Firma auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Zeitchartervertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.

§ 558

Beurkundung

Jede Partei des Zeitchartervertrags kann die schriftliche Beurkundung dieses Vertrags verlangen.

§ 559

Bereitstellung des Schiffes

(1) Das Schiff ist dem Zeitcharterer zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand bereitzustellen.

(2) Ist vereinbart, dass das Schiff zu einem bestimmten Termin oder innerhalb einer bestimmten Frist bereitgestellt werden soll, so kann der Zeitcharterer ohne Fristsetzung vom Vertrag zurücktreten, wenn die Vereinbarung nicht erfüllt wird oder offensichtlich ist, dass sie nicht erfüllt werden wird.

§ 560

Erhaltung des vertragsgemäßen Zustands des Schiffes

Der Zeitvercharterer hat das Schiff während der Dauer des Zeitchartervertrags in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu erhalten. Er hat insbesondere dafür zu sorgen, dass das Schiff seetüchtig und, wenn das Schiff zur Beförderung von Gütern verwendet wird, ladungstüchtig ist.

§ 561

Verwendung des Schiffes

(1) Der Zeitcharterer bestimmt über die Verwendung des Schiffes. Er ist verpflichtet, mit der gebotenen Sorgfalt einen sicheren Hafen oder Liegeplatz auszuwählen, wenn er den Zeitvercharterer anweist, einen bestimmten Hafen oder Liegeplatz anzulaufen.

(2) Der Zeitvercharterer ist für die Führung und die sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich.

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

§ 562

Unterrichtungspflichten

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

§ 563

Verladen und Löschen

(1) Der Zeitcharterer hat, wenn das Schiff zur Beförderung von Gütern verwendet wird, diese zu verladen und zu löschen.

(2) Der Zeitvercharterer hat dafür zu sorgen, dass die Verladung die Seetüchtigkeit des Schiffes nicht beeinträchtigt.

§ 564

Kosten für den Betrieb des Schiffes

(1) Der Zeitvercharterer hat die fixen Kosten des Schiffsbetriebs zu tragen, insbesondere die Kosten der Besatzung, Ausrüstung, Unterhaltung und Versicherung des Schiffes.

(2) Der Zeitcharterer hat die variablen Kosten des Schiffsbetriebs zu tragen, insbesondere Hafengebühren, Lotsengelder, Schlepperhilfen und Prämien für eine weiter gehende Versicherung des Schiffes. Der Zeitcharterer hat ferner den für den Betrieb des Schiffes erforderlichen Treibstoff in handelsüblicher Qualität zu beschaffen.

§ 565

Zeitfracht

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

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

§ 566

Pfandrecht des Zeitvercharterers

(1) Der Zeitvercharterer hat für seine Forderungen aus dem Zeitchartervertrag ein Pfandrecht an den an Bord des Schiffes befindlichen Sachen einschließlich des Treibstoffs, soweit diese Sachen im Eigentum des Zeitcharterers stehen. Die für den gutgläubigen Erwerb des Eigentums geltenden §§ 932, 934 und 935 des Bürgerlichen Gesetzbuchs sind nicht anzuwenden.

(2) Der Zeitvercharterer hat ferner für seine Forderungen aus dem Zeitchartervertrag ein Pfandrecht an den Forderungen des Zeitcharterers aus von diesem abgeschlossenen Fracht- und Unterzeitcharterverträgen, die mit dem Schiff erfüllt werden. Der Schuldner der Forderung kann, sobald er Kenntnis von dem Pfandrecht hat, nur an den Zeitvercharterer leisten. Er ist jedoch zur Hinterlegung berechtigt, solange ihm der Zeitcharterer das Pfandrecht nicht anzeigt.

(3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 hat der Zeitvercharterer kein Pfandrecht für künftige Entschädigungsforderungen sowie für nicht fällige Ansprüche auf Zeitfracht.

§ 567

Pflichtverletzung

Verletzt eine Partei des Zeitchartervertrags eine Pflicht aus diesem Vertrag, so bestimmen sich die Rechtsfolgen nach den allgemeinen für Schuldverhältnisse geltenden Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs, soweit nicht in diesem Unterabschnitt etwas anderes bestimmt ist.

§ 568

Zurückbehaltungsrecht

Der Zeitvercharterer kann die von ihm geschuldeten Leistungen, einschließlich der Einnahme von Gut und der Ausstellung von Konnossementen, verweigern, solange der Zeitcharterer einen fälligen Anspruch auf Zeitfracht nicht erfüllt.

§ 569

Rückgabe des Schiffes

(1) Nach Beendigung des Vertragsverhältnisses hat der Zeitcharterer das Schiff am vereinbarten Ort zurückzugeben.

(2) Wird das Vertragsverhältnis durch eine außerordentliche Kündigung beendet, so hat der Zeitcharterer abweichend von Absatz 1 das Schiff dort zurückzugeben, wo es sich in dem Zeitpunkt befindet, in dem die Kündigung wirksam wird. Die Partei, die den Grund für die außerordentliche Kündigung zu vertreten hat, hat jedoch der anderen Partei den durch die vorzeitige Beendigung des Vertragsverhältnisses entstandenen Schaden zu ersetzen.

Vierter Abschnitt
SchiffsnotlagenErster Unterabschnitt
Schiffszusammenstoß

§ 570

Schadensersatzpflicht

Im Falle eines Zusammenstoßes von Seeschiffen haftet der Reeder des Schiffes, das den Zusammenstoß verursacht hat, für den Schaden, der durch den Zusammenstoß an dem anderen Schiff und den an Bord der Schiffe befindlichen Personen und Sachen verursacht wurde. Die Ersatzpflicht tritt jedoch nur ein, wenn den Reeder jenes Schiffes oder eine in § 480 genannte Person ein Verschulden trifft.

§ 571

Mitverschulden

(1) Sind die Reeder mehrerer am Zusammenstoß beteiligter Schiffe zum Schadensersatz verpflichtet, so bestimmt sich der Umfang des von einem Reeder zu leistenden Ersatzes nach dem Verhältnis der Schwere seines Verschuldens zu dem der anderen Reeder. Kann ein solches Verhältnis nicht festgesetzt werden, so haften die Reeder zu gleichen Teilen.

(2) Abweichend von Absatz 1 haften die Reeder mehrerer am Zusammenstoß beteiligter Schiffe für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung einer an Bord befindlichen Person entsteht, als Gesamt-

schuldner. Im Verhältnis zueinander sind die Reeder nach Maßgabe des Absatzes 1 verpflichtet.

§ 572
Fernschädigung

Fügt ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeachtung einer Schifffahrtsregel einem anderen Schiff oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen einen Schaden zu, ohne dass ein Zusammenstoß stattfindet, so sind die §§ 570 und 571 entsprechend anzuwenden.

§ 573
Beteiligung eines Binnenschiffs

Die Vorschriften dieses Unterabschnitts sind entsprechend anzuwenden, wenn an dem Unfall ein Binnenschiff beteiligt ist.

Zweiter Unterabschnitt
Bergung

§ 574
Pflichten des Bergers und sonstiger Personen

(1) Berger ist, wer folgenden Schiffen oder Vermögensgegenständen Hilfe leistet:

1. einem in Seegewässern in Gefahr befindlichen See- oder Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand,
2. einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Seeschiff oder
3. einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand, wenn ihm von einem Seeschiff aus Hilfe geleistet wird.

(2) Als Schiff im Sinne von Absatz 1 ist auch ein schwimmendes Gerät oder schwimmfähiges Bauwerk anzusehen. Vermögensgegenstand im Sinne von Absatz 1 ist auch ein gefährdeter Anspruch auf Fracht. Nicht als Schiff oder Vermögensgegenstand im Sinne von Absatz 1 gelten dagegen

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

(3) Der Berger ist gegenüber den Eigentümern des Schiffes sowie der sonstigen Vermögensgegenstände, denen er Hilfe leistet, verpflichtet, die Leistung mit der gebotenen Sorgfalt durchzuführen, andere Berger um Unterstützung zu bitten, wenn die Umstände dies bei vernünftiger Betrachtungsweise erfordern, und das Eingreifen anderer Berger hinzunehmen, wenn von dem Schiffer oder Kapitän oder dem Eigentümer des in Gefahr befindlichen Schiffes oder dem Eigentümer des sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands vernünftigerweise darum ersucht wird.

(4) Der Eigentümer und der Schiffer oder Kapitän eines in Gefahr befindlichen Schiffes sowie der Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands sind gegenüber dem Berger verpflichtet, mit diesem während der Bergungsmaßnahmen in jeder Hinsicht zusammenzuarbeiten. Wurde das Schiff oder ein sonstiger Vermögensgegenstand in Sicherheit gebracht, so sind die in Satz 1 genannten Personen auf vernünftiges Ersuchen des Bergers auch verpflichtet, das Schiff oder den sonstigen Vermögensgegenstand zurückzunehmen.

§ 575
Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden

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

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

§ 576
Bergelohnanspruch

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

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

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

§ 577
Höhe des Bergelohns

(1) Bergelohn ist, wenn die Parteien seine Höhe nicht vereinbart haben, so festzusetzen, dass er einen Anreiz für Bergungsmaßnahmen schafft. Bei der Festsetzung sind zugleich die folgenden Kriterien ohne

Rücksicht auf die nachstehend aufgeführte Reihenfolge zu berücksichtigen:

1. der Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände;
2. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 575 Absatz 2);
3. das Ausmaß des vom Berger erzielten Erfolgs;
4. Art und Erheblichkeit der Gefahr;
5. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Bergung des Schiffes und der sonstigen Vermögensgegenstände sowie auf die Rettung von Menschenleben;
6. die vom Berger aufgewendete Zeit sowie die ihm entstandenen Unkosten und Verluste;
7. die Haftungs- oder sonstige Gefahr, der der Berger oder seine Ausrüstung ausgesetzt war;
8. die Unverzüglichkeit, mit der die Leistungen erbracht wurden;
9. die Verfügbarkeit und der Einsatz von Schiffen oder anderen Ausrüstungsgegenständen, die für Bergungsmaßnahmen bestimmt waren;
10. die Einsatzbereitschaft und Tauglichkeit der Ausrüstung des Bergers sowie deren Wert.

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

§ 578

Sondervergütung

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

(2) Die Sondervergütung entspricht den dem Berger entstandenen Unkosten. Unkosten im Sinne von Satz 1 sind die im Rahmen der Bergungsmaßnahmen vernünftigerweise aufgewendeten Auslagen sowie ein angemessener Betrag für Ausrüstung und Personal, die tatsächlich und vernünftigerweise für die Bergungsmaßnahme eingesetzt worden sind. Bei der Bestimmung der Angemessenheit des für Ausrüstung und Personal anzusetzenden Betrages sind die in § 577 Absatz 1 Satz 2 Nummer 8 bis 10 genannten Kriterien zu berücksichtigen.

(3) Hat der Berger durch seine Bergungsmaßnahmen einen Umweltschaden (§ 575 Absatz 2) verhütet oder begrenzt, so kann die nach Absatz 2 festzusetzende Sondervergütung um bis zu 30 Prozent erhöht werden. Abweichend von Satz 1 kann die Sondervergütung un-

ter Berücksichtigung der in § 577 Absatz 1 Satz 2 genannten Kriterien um bis zu 100 Prozent erhöht werden, wenn dies billig und gerecht erscheint.

§ 579

Ausschluss des Vergütungsanspruchs

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

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

§ 580

Fehlverhalten des Bergers

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

(2) Die Sondervergütung kann ganz oder teilweise versagt werden, wenn einer der in Absatz 1 genannten Gründe vorliegt oder wenn der Berger nachlässig gehandelt und es dadurch versäumt hat, Umweltschäden (§ 575 Absatz 2) zu verhüten oder zu begrenzen.

§ 581

Ausgleichsanspruch

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

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

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

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

§ 582

Mehrheit von Bergern

(1) Wirken mehrere Berger an der Bergung mit, so kann jeder Berger nur einen Anteil am Bergelohn verlangen. Auf die Bestimmung des Verhältnisses der Anteile der Berger am Bergelohn zueinander ist § 577 Absatz 1 entsprechend anzuwenden; § 581 bleibt unberührt.

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

§ 583

Rettung von Menschen

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

(2) Abweichend von Absatz 1 kann derjenige, der bei Bergungsmaßnahmen Handlungen zur Rettung von Menschenleben unternimmt, von dem Berger, dem für die Bergung des Schiffes oder eines sonstigen Vermögensgegenstands oder für die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 575 Absatz 2) nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts eine Vergütung zusteht, einen angemessenen Anteil an der Vergütung verlangen. Steht dem Berger aus den in § 580 genannten Gründen keine oder nur eine verminderte Vergütung zu, kann der Anspruch auf einen angemessenen Anteil an der Vergütung in Höhe des Betrags, um den sich der Anteil mindert, unmittelbar gegen die Eigentümer des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände geltend gemacht werden; § 576 Absatz 3 ist entsprechend anzuwenden.

§ 584

Abschluss und Inhaltskontrolle eines Bergungsvertrags

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

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

1. der Vertrag infolge unzulässiger Beeinflussung oder unter dem Einfluss der Gefahr eingegangen worden ist und seine Bestimmungen unbillig sind oder

2. die vertraglich vereinbarte Vergütung im Verhältnis zu den tatsächlich erbrachten Leistungen übermäßig hoch oder übermäßig gering ist.

§ 585

Pfandrecht. Zurückbehaltungsrecht

(1) Der Gläubiger einer Forderung auf Bergelohn, auf Sondervergütung oder auf Bergungskosten hat nach § 596 Absatz 1 Nummer 4 für seine Forderung die Rechte eines Schiffsgläubigers an dem geborgenen Schiff.

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

(3) Der Gläubiger darf das nach Absatz 1 oder 2 gewährte Pfandrecht und Zurückbehaltungsrecht nicht geltend machen oder ausüben,

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

§ 586

Rangfolge der Pfandrechte

(1) Pfandrechte an den geborgenen Sachen nach § 585 Absatz 2 haben den Vorrang vor allen anderen an den Sachen begründeten Pfandrechten, auch wenn diese früher entstanden sind.

(2) Bestehen an einer Sache mehrere Pfandrechte nach § 585 Absatz 2, so geht das Pfandrecht für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor; Pfandrechte für gleichzeitig entstandene Forderungen sind gleichberechtigt; § 603 Absatz 3 gilt entsprechend. Das Gleiche gilt im Verhältnis eines Pfandrechts nach § 585 Absatz 2 zu einem wegen desselben Ereignisses begründeten Pfandrechts für eine Forderung auf einen Beitrag zur Großen Haveerei nach § 594 Absatz 1.

(3) Pfandrechte an den geborgenen Sachen nach § 585 Absatz 2 erlöschen ein Jahr nach Entstehung der Forderung; § 600 Absatz 2 gilt entsprechend.

(4) Die Befriedigung des Gläubigers aus den geborgenen Sachen wegen des Pfandrechts nach § 585 Absatz 2 erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften. Die Klage ist bei Sachen, die

noch nicht ausgeliefert sind, gegen den Schiffer oder Kapitän zu richten; das gegen den Schiffer oder Kapitän ergangene Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.

§ 587

Sicherheitsleistung

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

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

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

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

Dritter Unterabschnitt

Große Haverei

§ 588

Errettung aus gemeinsamer Gefahr

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

(2) Beteiligter ist derjenige, der im Zeitpunkt des Havereifalls Eigentümer des Schiffes oder Eigentümer des Treibstoffs ist oder der die Gefahr trägt, dass ein zur Ladung gehörendes Frachtstück oder eine Frachtforderung untergeht.

§ 589

Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten

(1) Die Anwendung der Vorschriften über die Große Haverei wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass die Gefahr durch Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten herbeigeführt ist. Der Beteiligte, dem ein sol-

ches Verschulden zur Last fällt, kann jedoch wegen eines ihm entstandenen Schadens keine Vergütung verlangen.

(2) Ist die Gefahr durch ein Verschulden eines Beteiligten herbeigeführt worden, so ist dieser den Beitragspflichtigen zum Ersatz des Schadens verpflichtet, den sie dadurch erleiden, dass sie die Schäden und Aufwendungen, die zur Errettung aus der Gefahr entstanden sind, gemeinschaftlich tragen müssen.

§ 590

Bemessung der Vergütung

(1) Die Vergütung für die Aufopferung des Schiffes, dessen Zubehörs, des Treibstoffs und der zur Ladung gehörenden Frachtstücke bemisst sich nach dem Verkehrswert, den die Sachen am Ort und zur Zeit der Beendigung der Reise gehabt hätten.

(2) Die Vergütung für die Beschädigung der in Absatz 1 genannten Sachen bemisst sich nach dem Unterschied zwischen dem Verkehrswert der beschädigten Sachen am Ort und zur Zeit der Beendigung der Reise und dem Verkehrswert, den die Sachen in unbeschädigtem Zustand an diesem Ort und zu dieser Zeit gehabt hätten. Sind Sachen nach dem Havereifall repariert worden, so wird vermutet, dass die für eine Reparatur der Sachen aufgewendeten Kosten dem Wertverlust entsprechen.

(3) Die Vergütung für den Untergang einer Frachtforderung bemisst sich nach dem Betrag, der dem Verfrachter infolge der Großen Haverei nicht geschuldet ist.

(4) War die aufgeopferte oder beschädigte Sache unmittelbar vor Beginn der Reise Gegenstand eines Kaufvertrags, so wird vermutet, dass der in der Rechnung des Verkäufers ausgewiesene Kaufpreis der Verkehrswert dieser Sache ist.

§ 591

Beitrag

(1) Die Beteiligten, mit Ausnahme der Schiffsbesatzung und der Fahrgäste, haben zur Zahlung der Vergütung einen Beitrag zu leisten.

(2) Die Beiträge zur Großen Haverei bemessen sich nach dem Wert der Gegenstände, die sich in gemeinsamer Gefahr befanden. Maßgebend für den Wert des Schiffes, des Treibstoffs und der zur Ladung gehörenden Frachtstücke ist der Verkehrswert am Ende der Reise zuzüglich einer etwaigen Vergütung für eine Beschädigung oder Aufopferung der betreffenden Sache in Großer Haverei. Maßgebend für den Wert einer Frachtforderung ist der Bruttobetrag der am Ende der Reise geschuldeten Fracht zuzüglich einer etwaigen Vergütung für einen Untergang der Frachtforderung wegen Havereimaßnahmen.

§ 592

Verteilung

(1) Die Höhe der Vergütung, die ein Beteiligter wegen der Aufopferung oder Beschädigung eines ihm nach § 588 Absatz 2 zuzurechnenden Gegenstands be-

ansprechen kann, sowie die Höhe des Beitrags, den ein Beteiligter zu zahlen hat, bestimmen sich nach dem Verhältnis der gesamten, allen Beteiligten zustehenden Vergütung zu der Summe der von allen Beteiligten zu leistenden Beiträge. Liegt ein nach § 590 ermittelter anteiliger Wertverlust über dem nach Satz 1 errechneten Anteil, so hat der von dem Wertverlust betroffene Beteiligte in Höhe der Differenz Anspruch auf eine Vergütung. Liegt ein nach § 590 ermittelter anteiliger Wertverlust unter dem nach Satz 1 errechneten Anteil, muss der von dem Wertverlust betroffene Beteiligte in Höhe der Differenz einen Beitrag zahlen.

(2) Jeder Beitragspflichtige haftet jedoch nur bis zur Höhe des Wertes des geretteten Gegenstands, der ihm nach § 588 Absatz 2 zuzurechnen ist.

§ 593 Schiffsgläubigerrecht

Die Vergütungsberechtigten haben nach § 596 Absatz 1 Nummer 4 für ihre Beitragsforderungen gegen den Eigentümer des Schiffes sowie den Gläubiger der Fracht die Rechte eines Schiffsgläubigers an dem Schiff.

§ 594 Pfandrecht der Vergütungsberechtigten. Nichtauslieferung

(1) Die Vergütungsberechtigten haben für ihre Beitragsforderungen ein Pfandrecht an dem Treibstoff und der Ladung der Beitragspflichtigen.

(2) Das Pfandrecht hat Vorrang vor allen anderen an diesen Sachen begründeten Pfandrechten, auch wenn diese früher entstanden sind. Bestehen an einer Sache mehrere Pfandrechte nach Absatz 1 oder besteht an einer Sache auch ein Pfandrecht nach § 585 Absatz 2, so geht das Pfandrecht für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor. Pfandrechte für gleichzeitig entstandene Forderungen sind gleichberechtigt. § 603 Absatz 3 ist entsprechend anzuwenden.

(3) Pfandrechte nach Absatz 1 erlöschen ein Jahr nach Entstehung der Forderung. § 600 Absatz 2 ist entsprechend anzuwenden.

(4) Das Pfandrecht wird für die Vergütungsberechtigten durch den Reeder ausgeübt. Auf die Geltendmachung des Pfandrechts an der Ladung sind die §§ 368 und 495 Absatz 4 entsprechend anzuwenden.

(5) Der Kapitän darf die Sachen, an denen Pfandrechte nach Absatz 1 bestehen, vor der Berichtigung oder Sicherstellung der Beiträge nicht ausliefern. Liefert der Kapitän die Sachen entgegen Satz 1 aus, so haftet er für den Schaden, der den Vergütungsberechtigten durch sein Verschulden entsteht. Dies gilt auch dann, wenn der Kapitän auf Anweisung des Reeders gehandelt hat.

§ 595 Aufmachung der Dispache

(1) Jeder Beteiligte ist berechtigt, die Aufmachung der Dispache am Bestimmungsort oder, wenn dieser nicht erreicht wird, in dem Hafen, in dem die Reise en-

det, zu veranlassen. Wurde Treibstoff oder Ladung vorwiegend beschädigt oder aufgeopfert, ist der Reeder verpflichtet, die Aufmachung der Dispache an dem in Satz 1 genannten Ort unverzüglich zu veranlassen; unterlässt er dies, so ist er den Beteiligten für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich.

(2) Die Dispache wird durch einen öffentlich bestellten Sachverständigen oder eine vom Gericht besonders ernannte sachverständige Person (Dispacheur) aufgemacht.

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

Fünfter Abschnitt Schiffsgläubiger

§ 596 Gesicherte Forderungen

(1) Die Gläubiger folgender Forderungen haben die Rechte eines Schiffsgläubigers:

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

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

§ 597 Pfandrecht der Schiffsgläubiger

(1) Die Schiffsgläubiger haben für ihre Forderungen ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiff. Das Pfandrecht kann gegen jeden Besitzer des Schiffes verfolgt werden.

(2) Das Schiff haftet auch für die gesetzlichen Zinsen der Forderungen sowie für die Kosten der die Be-

friedigung aus dem Schiff bezweckenden Rechtsverfolgung.

§ 598

Gegenstand des Pfandrechts der Schiffsgläubiger

(1) Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger erstreckt sich auf das Zubehör des Schiffes mit Ausnahme der Zubehörstücke, die nicht in das Eigentum des Schiffseigentümers gelangt sind.

(2) Das Pfandrecht erstreckt sich auch auf einen Ersatzanspruch, der dem Reeder wegen des Verlusts oder der Beschädigung des Schiffes gegen einen Dritten zusteht. Das Gleiche gilt hinsichtlich der Vergütung für Schäden am Schiff in Fällen der Großen Haverei.

(3) Das Pfandrecht erstreckt sich nicht auf eine Forderung aus einer Versicherung, die der Reeder für das Schiff genommen hat.

§ 599

Erlöschen der Forderung

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

§ 600

Zeitablauf

(1) Das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers erlischt ein Jahr nach Entstehung der Forderung.

(2) Das Pfandrecht erlischt nicht, wenn der Gläubiger innerhalb der Frist des Absatzes 1 die Beschlagnahme des Schiffes wegen des Pfandrechts erwirkt, sofern das Schiff später im Wege der Zwangsvollstreckung veräußert wird, ohne dass das Schiff in der Zwischenzeit von einer Beschlagnahme zugunsten dieses Gläubigers frei geworden ist. Das Gleiche gilt für das Pfandrecht eines Gläubigers, der wegen seines Pfandrechts dem Zwangsvollstreckungsverfahren innerhalb dieser Frist beitrifft.

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

§ 601

Befriedigung des Schiffsgläubigers

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

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

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

§ 602

Vorrang der Pfandrechte der Schiffsgläubiger

Die Pfandrechte der Schiffsgläubiger haben Vorrang vor allen anderen Pfandrechten am Schiff. Sie haben Vorrang auch insoweit, als zoll- und steuerpflichtige Sachen nach gesetzlichen Vorschriften als Sicherheit für öffentliche Abgaben dienen.

§ 603

Allgemeine Rangordnung der Pfandrechte der Schiffsgläubiger

(1) Die Rangordnung der Pfandrechte der Schiffsgläubiger bestimmt sich nach der Reihenfolge der Nummern, unter denen die Forderungen in § 596 aufgeführt sind.

(2) Die Pfandrechte für die in § 596 Absatz 1 Nummer 4 aufgeführten Forderungen haben jedoch den Vorrang vor den Pfandrechten aller anderen Schiffsgläubiger, deren Forderungen früher entstanden sind.

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

§ 604

Rangordnung der Pfandrechte unter derselben Nummer

(1) Von den Pfandrechten für die in § 596 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 und 5 aufgeführten Forderungen haben die Pfandrechte für die unter derselben Nummer genannten Forderungen ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt ihrer Entstehung den gleichen Rang.

(2) Pfandrechte für die in § 596 Absatz 1 Nummer 3 aufgeführten Forderungen wegen Personenschäden gehen Pfandrechten für die unter derselben Nummer aufgeführten Forderungen wegen Sachschäden vor.

(3) Von den Pfandrechten für die in § 596 Absatz 1 Nummer 4 aufgeführten Forderungen geht das für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor. Pfandrechte wegen gleichzeitig entstandener Forderungen sind gleichberechtigt.

Sechster Abschnitt

Verjährung

§ 605

Einjährige Verjährungsfrist

Folgende Ansprüche verjähren in einem Jahr:

1. Ansprüche aus einem Seefrachtvertrag und aus einem Konnossement;
2. Ansprüche aus Schiffsüberlassungsverträgen;
3. Ansprüche auf Beiträge zur Großen Haverei;
4. Ansprüche, die den Reedern untereinander nach § 571 Absatz 2 zustehen.

§ 606

Zweijährige Verjährungsfrist

Folgende Ansprüche verjähren in zwei Jahren:

1. Schadensersatzansprüche wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck, soweit die Ansprüche den Vorschriften dieses Buches unterworfen sind;
2. Schadensersatzansprüche aus dem Zusammenstoß von Schiffen oder aus einem unter § 572 fallenden Ereignis;
3. Ansprüche auf Bergelohn, auf Sondervergütung und auf Bergungskosten;
4. Ansprüche wegen der Beseitigung eines Wracks.

§ 607

Beginn der Verjährungsfristen

(1) Die Verjährungsfrist für die in § 605 Nummer 1 genannten Ansprüche beginnt mit dem Tag, an dem das Gut abgeliefert wurde, oder, wenn das Gut nicht abgeliefert wurde, mit dem Tag, an dem das Gut hätte abgeliefert werden müssen. Handelt es sich um Ansprüche aus einem Reisefrachtvertrag, ist auf das Gut abzustellen, das am Ende der letzten Reise abgeliefert wurde oder hätte abgeliefert werden müssen.

(2) Abweichend von Absatz 1 beginnt die Verjährungsfrist für Rückgriffsansprüche des Schuldners eines in § 605 Nummer 1 genannten Anspruchs 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. Satz 1 gilt nicht, wenn der Rückgriffsschuldner innerhalb von drei Monaten, nachdem der Rückgriffsgläubiger Kenntnis von dem Schaden und der Person des Rückgriffsschuldners erlangt hat, nicht über diesen Schaden unterrichtet wurde.

(3) Die Verjährungsfrist für die in § 605 Nummer 2 genannten Ansprüche aus Schiffsüberlassungsverträgen beginnt mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist. Auf die Verjährung von Rückgriffsansprüchen des Schuldners eines Anspruchs aus einem Zeitchartervertrag ist Absatz 2 entsprechend anzuwenden.

(4) Die Verjährungsfrist für die in § 605 Nummer 3 und 4 genannten Ansprüche beginnt mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist.

(5) Die Verjährungsfrist für die in § 606 Nummer 1 genannten Schadensersatzansprüche beginnt wie folgt:

1. für Ansprüche wegen Körperverletzung eines Fahrgasts mit dem Tag der Ausschiffung des Fahrgasts;
2. für Ansprüche wegen des Todes eines Fahrgasts mit dem Tag, an dem der Fahrgast hätte ausgeschifft werden sollen, oder, wenn der Tod nach der Ausschiffung eingetreten ist, mit dem Tag des Todes,

spätestens jedoch ein Jahr nach der Ausschiffung des Fahrgasts;

3. für Ansprüche wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Auslieferung von Gepäck mit dem Tag der Ausschiffung oder mit dem Tag, an dem die Ausschiffung hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist.

(6) Die Verjährungsfrist für die in § 606 Nummer 2 genannten Schadensersatzansprüche aus einem Zusammenstoß von Schiffen oder aus einem unter § 572 fallenden Ereignis beginnt mit dem den Schaden auslösenden Ereignis.

(7) Die Verjährungsfrist für die in § 606 Nummer 3 und 4 genannten Ansprüche beginnt mit Beendigung der Bergungs- oder Wrackbeseitigungsmaßnahmen. Auf die Verjährung von Rückgriffsansprüchen des Schuldners dieser Ansprüche ist Absatz 2 entsprechend anzuwenden.

§ 608

Hemmung der Verjährung

Die Verjährung der in den §§ 605 und 606 genannten Ansprüche wird auch durch eine Erklärung des Gläubigers, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, bis zu dem Zeitpunkt gehemmt, in dem der Schuldner die Erfüllung des Anspruchs ablehnt. Die Erhebung der Ansprüche sowie die Ablehnung bedürfen der Textform. Eine weitere Erklärung, die denselben Ersatzanspruch zum Gegenstand hat, hemmt die Verjährung nicht erneut.

§ 609

Vereinbarungen über die Verjährung

(1) Die Verjährung von Schadensersatzansprüchen aus einem Stückgutfrachtvertrag oder aus einem Konnossement wegen Verlust oder Beschädigung von Gut 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. Eine Bestimmung im Konnossement, die die Verjährung der Schadensersatzansprüche erleichtert, ist jedoch Dritten gegenüber unwirksam.

(2) Die Verjährung der in § 606 Nummer 1 genannten Ansprüche wegen Personen-, Gepäck- oder Verspätungsschäden kann nur durch Erklärung des Beförderers oder durch Vereinbarung der Parteien nach der Entstehung des Anspruchsgrunds verlängert werden. Erklärung und Vereinbarung bedürfen der Schriftform. Eine Erleichterung der Verjährung, insbesondere eine Verkürzung der Verjährungsfrist, ist unzulässig.

§ 610

Konkurrierende Ansprüche

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

Siebter Abschnitt
Allgemeine Haftungsbeschränkung

§ 611

Übereinkommen über die Haftungsbeschränkung

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

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

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

(4) Die Haftung kann nicht beschränkt werden für

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

(5) Ergänzend zu den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens und des Haftungsübereinkommens von 1992 gelten die §§ 612 bis 617.

§ 612

Haftungsbeschränkung
für Ansprüche aus Wrackbeseitigung

(1) Das Haftungsbeschränkungsübereinkommen (§ 611 Absatz 1 Satz 1) ist auf folgende Ansprüche mit der Maßgabe anzuwenden, dass für sie unabhängig davon, auf welcher Rechtsgrundlage sie beruhen, ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt:

1. Ansprüche auf Erstattung der Kosten für die Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlich-

machung eines gesunkenen, havarierten, gestrandeten oder verlassenen Schiffes, samt allem, was sich an Bord eines solchen Schiffes befindet oder befunden hat, und

2. Ansprüche auf Erstattung der Kosten für die Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung der Ladung des Schiffes.

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

§ 613

Haftungsbeschränkung für kleine Schiffe

Für ein Schiff mit einem Raumgehalt bis zu 250 Tonnen wird der nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) zu errechnende Haftungshöchstbetrag auf die Hälfte des für ein Schiff mit einem Raumgehalt von 2 000 Tonnen geltenden Haftungshöchstbetrags festgesetzt.

§ 614

Haftungsbeschränkung
für Schäden an Häfen und Wasserstraßen

Unbeschadet des Rechts nach Artikel 6 Absatz 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) in Bezug auf Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen Vorrang vor sonstigen Ansprüchen nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens.

§ 615

Beschränkung der Haftung des Lotsen

(1) Die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a und b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) bestimmten Haftungshöchstbeträge gelten für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, dass der Lotse, falls der Raumgehalt des geloteten Schiffes 2 000 Tonnen übersteigt, seine Haftung auf die Beträge beschränken kann, die sich unter Zugrundelegung eines Raumgehalts von 2 000 Tonnen errechnen.

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

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

(4) Ein Lotse, der nicht an Bord des gelotsten Schiffes tätig ist, kann seine Haftung für die in Artikel 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angeführten Ansprüche in entsprechender Anwendung des § 611 Absatz 1, 3 und 4 sowie der §§ 612 bis 614 und 617 mit der Maßgabe beschränken, dass für diese Ansprüche ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt, der sich nach Absatz 1 oder 2 errechnet und der ausschließlich zur Befriedigung der Ansprüche gegen den Lotsen zur Verfügung steht.

§ 616

Wegfall der Haftungsbeschränkung

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

1. der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters zurückzuführen ist und
2. durch eine solche Handlung oder Unterlassung die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) oder nach Artikel V Absatz 2 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 611 Absatz 2) ausgeschlossen ist.

Gleiches gilt, wenn der Schuldner ein Mitreeder ist und der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Korrespondentreeders zurückzuführen ist.

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

§ 617

Verfahren der Haftungsbeschränkung

(1) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) oder im Sinne des Artikels V Absatz 3 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 611 Absatz 2) bestimmt sich nach den Vorschriften der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung.

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

Achter Abschnitt Verfahrensvorschriften

§ 618

Einstweilige Verfügung eines Bergers

Auf Antrag eines Bergers (§ 574 Absatz 1) kann das für die Hauptsache zuständige Gericht unter Berücksichtigung der Umstände des Falles nach billigem Ermessen durch einstweilige Verfügung regeln, dass der Schuldner des Anspruchs auf Bergelohn oder Sondervergütung dem Berger einen als billig und gerecht zu erachtenden Betrag als Abschlagszahlung zu leisten hat und zu welchen Bedingungen die Leistung zu erbringen ist. Die einstweilige Verfügung kann erlassen werden, auch wenn die in den §§ 935 und 940 der Zivilprozessordnung bezeichneten Voraussetzungen nicht zutreffen.

§ 619

Zustellungen an den Kapitän oder Schiffer

Eine Klage eines Schiffsgläubigers auf Duldung der Zwangsvollstreckung in ein Schiff sowie ein Urteil oder ein Beschluss in einem Verfahren über einen Arrest in ein Schiff können dem Kapitän dieses Schiffes oder, soweit ein Binnenschiff betroffen ist, dem Schiffer zugestellt werden.“

41. Die Anlage wird aufgehoben.

Artikel 2

Änderung

des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch

Das Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4101-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Artikel 6 wird wie folgt gefasst:

„Artikel 6

(1) Ist ein Konnossement in einem Vertragsstaat des Internationalen Abkommens vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (RGBl. 1939 II S. 1049) (Haager Regeln) ausgestellt, so sind die §§ 480, 483, 485 und 488, die §§ 513 bis 525 in Verbindung mit den §§ 498, 499, 501, 504, 505, 507, 510 und 512 sowie § 605 Nummer 1 in Verbindung mit § 607 Absatz 1 und 2 und § 609 Absatz 1 des Handelsgesetzbuchs ohne Rücksicht auf das nach Internationalem Privatrecht anzuwendende Recht und mit der Maßgabe anzuwenden, dass,

1. abweichend von § 501 des Handelsgesetzbuchs, der Verfrachter ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung nicht zu vertreten hat, wenn der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes oder durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes entstanden ist und die Maßnahmen nicht überwiegend im Interesse der Ladung getroffen wurden;
2. abweichend von § 504 des Handelsgesetzbuchs, die nach den §§ 502 und 503 des Handelsgesetzbuchs zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschä-

digung auf einen Betrag von 666,67 Rechnungseinheiten für das Stück oder die Einheit begrenzt ist;

3. abweichend von § 525 des Handelsgesetzbuchs, die Verpflichtungen des Verfrachters aus den nach diesem Artikel anzuwendenden Vorschriften durch Rechtsgeschäft nicht im Voraus ausgeschlossen oder beschränkt werden können;
4. abweichend von § 609 des Handelsgesetzbuchs, die Verjährung von Schadensersatzansprüchen wegen Verlust oder Beschädigung von Gut nicht erleichtert werden kann.

Das Recht der Parteien, eine Rechtswahl zu treffen, bleibt unberührt.

(2) Ist ein Konnossement in Deutschland ausgestellt, so ist Absatz 1 Satz 1 nur anzuwenden, wenn sich das Konnossement auf die Beförderung von Gütern von oder nach einem Hafen in einem anderen Vertragsstaat der Haager Regeln bezieht.

(3) Als Vertragsstaat der Haager Regeln ist nicht ein Staat anzusehen, der zugleich Vertragsstaat eines Änderungsprotokolls zu den Haager Regeln ist.“

2. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Folgende Vorschriften des Handelsgesetzbuchs sind auch anzuwenden, wenn das Schiff nicht zum Erwerb durch Seefahrt betrieben wird:

1. § 480 über die Verantwortlichkeit des Reeders für ein Mitglied der Schiffsbesatzung und einen an Bord tätigen Lotsen,
2. die §§ 570 bis 573 und 606 Nummer 2, dieser in Verbindung mit § 607 Absatz 6 und § 608, über die Haftung im Falle des Zusammenstoßes von Schiffen,
3. die §§ 574 bis 587 und 606 Nummer 3, dieser in Verbindung mit § 607 Absatz 7 sowie den §§ 608 und 610, über Bergung,
4. die §§ 611 bis 617 über die Beschränkung der Haftung.“

b) In Absatz 2 wird die Angabe „§§ 486 bis 487e“ durch die Angabe „§§ 611 bis 617“ ersetzt.

3. Artikel 8 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die §§ 574 bis 580, 582 bis 584, 587 und 606 Nummer 3, dieser in Verbindung mit § 607 Absatz 7 sowie den §§ 608 und 610 des Handelsgesetzbuchs, sind, soweit sich aus Satz 3 und Absatz 3 nichts anderes ergibt, ohne Rücksicht auf das nach Internationalem Privatrecht anzuwendende Recht anzuwenden. Die Aufteilung des Bergelohns und der Sondervergütung zwischen dem Berger und seinen Bediensteten bestimmt sich jedoch, wenn die Bergung von einem Schiff aus durchgeführt wird, nach dem Recht des Staates, dessen Flagge das Schiff führt, sonst nach dem Recht, dem der zwischen dem Berger und seinen Bediensteten geschlossene Vertrag unterliegt. Das Recht der Parteien, eine Rechtswahl zu treffen, bleibt unberührt; unterliegt jedoch das Rechtsverhältnis ausländischem Recht, so sind § 575

Absatz 1 und § 584 Absatz 2 des Handelsgesetzbuchs gleichwohl anzuwenden.“

4. Folgender Zweiunddreißigster Abschnitt wird angefügt:

„Zweiunddreißigster Abschnitt

Übergangsvorschrift

zum Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts

Artikel 70

(1) Für Partenreedereien und Baureedereien, die vor dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens nach Artikel 14 Absatz 1 dieses Gesetzes] entstanden ist, bleiben die §§ 489 bis 509 des Handelsgesetzbuchs in der bis zu diesem Tag geltenden Fassung maßgebend.

(2) Für ein im Fünften Buch des Handelsgesetzbuchs geregeltes Schuldverhältnis, das vor dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens nach Artikel 14 Absatz 1 dieses Gesetzes] entstanden ist, sind die bis zu diesem Tag geltenden Gesetze weiter anzuwenden. Dies gilt auch für die Verjährung der aus einem solchen Schuldverhältnis vor dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes nach Artikel 14 Absatz 1] entstandenen Ansprüche.“

Artikel 3

Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuchs

Das Bürgerliche Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003, S. 738), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 579 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „, ein im Schiffsregister eingetragenes Schiff“ gestrichen.
2. § 580a Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „oder über im Schiffsregister eingetragene Schiffe“ gestrichen.
 - b) In Nummer 3 werden die Wörter „oder im Schiffsregister eingetragene Schiffe“ gestrichen.

Artikel 4

Änderung des Umweltschadensgesetzes

In § 9 Absatz 3 des Umweltschadensgesetzes vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 666), das zuletzt durch ... geändert worden ist, werden die Wörter „§ 486 Abs. 1, 4 und 5, §§ 487 bis 487e“ durch die Wörter „§ 611 Absatz 1, 4 und 5, den §§ 612 bis 617“ ersetzt.

Artikel 5

Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes

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

1. Die Überschrift des Vierten Abschnitts wird wie folgt gefasst:

„Vierter Abschnitt
Frachtgeschäft. Schiffsüberlassungsverträge“.

2. § 27 wird wie folgt gefasst:

„§ 27

(1) Auf den Vertrag über die Vermietung eines Binnenschiffs sind die §§ 553 bis 556 des Handelsgesetzbuchs entsprechend anzuwenden.

(2) Auf den Vertrag über die Überlassung eines Binnenschiffs mit Besatzung auf Zeit zum Zwecke der Beförderung von Gütern oder Personen oder der Erbringung anderer vereinbarter Leistungen durch denjenigen, der das Schiff zur Verfügung stellt, sind die §§ 557 bis 569 des Handelsgesetzbuchs entsprechend anzuwenden.“

3. § 77 wird wie folgt gefasst:

„§ 77

Auf die Beförderung von Fahrgästen und ihrem Gepäck auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern sind die §§ 536 bis 552 des Handelsgesetzbuchs entsprechend anzuwenden.“

4. Die Überschrift des Sechsten Abschnitts wird wie folgt gefasst:

„Sechster Abschnitt
Große Haverei“.

5. § 78 wird wie folgt gefasst:

„§ 78

(1) Werden das Schiff, der Treibstoff, die Ladung oder mehrere dieser Sachen zur Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr auf Anordnung des Schiffers vorsätzlich beschädigt oder aufgeopfert oder werden zu diesem Zweck auf Anordnung des Schiffers Aufwendungen gemacht (Große Haverei), so werden die hierdurch entstandenen Schäden und Aufwendungen von den Beteiligten gemeinschaftlich getragen. Beteiligter ist derjenige, der im Zeitpunkt des Havereifalls Eigentümer des Schiffes, des Treibstoffs oder eines zur Ladung gehörenden Frachtstücks oder der Inhaber der Frachtforderung ist.

(2) Die Vergütungsberechtigten haben für ihre Forderungen auf die vom Eigentümer des Schiffes sowie vom Inhaber der Frachtforderung zu entrichtenden Beiträge die Rechte eines Schiffsgläubigers an dem Schiff (§§ 102 bis 115).

(3) Auf die Große Haverei sind die §§ 589 bis 592, 594 und 595 des Handelsgesetzbuchs mit der Maßgabe entsprechend anzuwenden, dass für die Verteilung auf die Gegenstände abzustellen ist, die einem Beteiligten nach Absatz 1 Satz 2 zuzurechnen sind.“

6. Die §§ 79 bis 91 werden aufgehoben.

7. § 93 wird wie folgt geändert:

a) Der Wortlaut wird Absatz 1 und die Wörter „§§ 740 bis 753a, § 902 Nr. 3 und § 903 Abs. 3 des Handelsgesetzbuchs“ werden durch die Wörter „§§ 574 bis 584, 585 Absatz 2 und 3, §§ 586 bis 588, 606 Nummer 5 in Verbindung mit § 607 Absatz 4 und § 618 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.

b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Der Gläubiger einer Forderung auf Bergelohn, auf Sondervergütung oder auf Bergungskosten hat nach § 102 Nummer 3 für seine Forderung die Rechte eines Schiffsgläubigers an dem geborgenen Schiff.“

Artikel 6

Änderung der Zivilprozessordnung

Die Zivilprozessordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Dezember 2005 (BGBl. I S. 3202; 2006 I S. 431; 2007 I S. 1781), die zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 30 durch folgende Angabe ersetzt:

„§ 30 Gerichtsstand bei Beförderungen

§ 30a Gerichtsstand bei Bergungsansprüchen“.

2. § 30 wird durch die folgenden §§ 30 und 30a ersetzt:

„§ 30

Gerichtsstand bei Beförderungen

(1) Für Rechtsstreitigkeiten aus einer Güterbeförderung ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk der Ort der Übernahme des Gutes oder der für die Ablieferung des Gutes vorgesehene Ort liegt. Eine Klage gegen den ausführenden Frachtführer oder ausführenden Verfrachter kann auch in dem Gerichtsstand des Frachtführers oder Verfrachters erhoben werden. Eine Klage gegen den Frachtführer oder Verfrachter kann auch in dem Gerichtsstand des ausführenden Frachtführers oder ausführenden Verfrachters erhoben werden.

(2) Für Rechtsstreitigkeiten wegen einer Beförderung von Fahrgästen und ihrem Gepäck auf Schiffen ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk sich der im Beförderungsvertrag bestimmte Abgangs- oder Bestimmungsort befindet. Eine von Satz 1 abweichende Vereinbarung ist unwirksam, wenn sie vor Eintritt des Ereignisses getroffen wird, das den Tod oder die Körperverletzung des Fahrgasts oder den Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Aushändigung des Gepäcks verursacht hat.

§ 30a

Gerichtsstand bei Bergungsansprüchen

Für Klagen wegen Ansprüchen aus Bergung von Schiffen oder sonstigen Vermögensgegenständen in einem Gewässer gegen eine Person, die im Inland keinen Gerichtsstand hat, ist das Gericht zuständig, bei dem der Kläger im Inland seinen allgemeinen Gerichtsstand hat.“

3. § 305a Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) In dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „§ 486 Abs. 1 oder 3, §§ 487 bis 487d des Handelsgesetzbuchs“ durch die Wörter „§ 611 Absatz 1 oder 3, §§ 612 bis 616 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.

b) In Nummer 2 werden die Wörter „(§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs) oder in den §§ 487, 487a oder 487c des Handelsgesetzbuchs“ durch die Wörter „(§ 611 Absatz 1 Satz 1 des Handelsgesetzbuchs) oder in den §§ 612, 613 oder 615 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.

4. § 786a wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 werden die Wörter „§ 486 Abs. 1, 3, §§ 487 bis 487d des Handelsgesetzbuchs“ durch die Wörter „§ 611 Absatz 1 oder 3, §§ 612 bis 616 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 Nummer 2 werden die Wörter „(§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs)“ durch die Wörter „(§ 611 Absatz 1 Satz 1 des Handelsgesetzbuchs)“ ersetzt.
5. Dem § 870a Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die Anordnung einer Zwangsversteigerung ist unzulässig, wenn sich das Schiff auf der Reise befindet und nicht in einem Hafen liegt.“
6. Dem § 917 Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Eines Arrestgrundes bedarf es nicht, wenn der Arrest nur zur Sicherung der Zwangsvollstreckung in ein Schiff stattfindet.“
7. Dem § 930 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Die Vollziehung des Arrestes in ein nicht eingetragenes Seeschiff ist unzulässig, wenn sich das Schiff auf der Reise befindet und nicht in einem Hafen liegt.“
8. Dem § 931 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„(7) Die Vollziehung des Arrestes in ein eingetragenes Seeschiff ist unzulässig, wenn sich das Schiff auf der Reise befindet und nicht in einem Hafen liegt.“
9. § 1031 Absatz 4 wird aufgehoben.

Artikel 7

Änderung des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen

In § 2 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 310-5, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 7 Absatz 6 des Gesetzes vom 26. März 2007 (BGBl. I S. 358) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 738c des Handelsgesetzbuchs“ durch die Wörter „§ 572 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.

Artikel 8

Änderung der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung

Die Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. März 1999 (BGBl. I S. 530; 2000 I S. 149), die zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 3 Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In dem Satzteil zwischen den Nummern 3 und 3a werden die Wörter „§ 486 Abs. 1 oder 3, §§ 487 bis 487d des Handelsgesetzbuchs“ durch die Wörter „§ 611 Ab-

satz 1 oder 3, §§ 612 bis 616 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.

- b) In Nummer 3a werden die Wörter „§ 487c Abs. 4 des Handelsgesetzbuchs“ durch die Wörter „§ 615 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.
 - c) In Nummer 4 werden die Wörter „§ 486 Abs. 2, § 487d des Handelsgesetzbuchs“ durch die Wörter „§ 611 Absatz 2, § 616 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.
2. In § 8 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 werden die Wörter „§§ 486 bis 487d des Handelsgesetzbuchs“ durch die Wörter „§§ 611 bis 616 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.
 3. In § 14 Absatz 1 werden jeweils die Wörter „Deutscher Mark“ durch das Wort „Euro“ ersetzt.
 4. In § 41 Nummer 1 werden die Wörter „§§ 486 bis 487d des Handelsgesetzbuchs“ durch die Wörter „§§ 611 bis 616 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.

Artikel 9

Änderung der Verordnung zur Durchführung der Schiffsregisterordnung

In § 52 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a der Verordnung zur Durchführung der Schiffsregisterordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. November 1994 (BGBl. I S. 3631; 1995 I S. 249), die zuletzt durch ... geändert worden ist, werden die Wörter „im Fall des § 509 des Handelsgesetzbuchs (Baureederei)“ durch die Wörter „bei einer Baureederei“ ersetzt.

Artikel 10

Änderung des Gesetzes über das Verfahren in Familiensachen und in den Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit

Das Gesetz über das Verfahren in Familiensachen und in den Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2586, 2587), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 375 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:
 - „2. § 11 des Binnenschiffahrtsgesetzes, nach den Vorschriften dieses Gesetzes, die die Dispache betreffen, sowie nach § 595 Absatz 2 des Handelsgesetzbuchs, auch in Verbindung mit § 78 des Binnenschiffahrtsgesetzes,“.
2. In § 402 Absatz 2 werden die Wörter „den §§ 522 und 729 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs sowie den §§ 11 und 87 Abs. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes“ durch die Wörter „§ 11 des Binnenschiffahrtsgesetzes oder § 595 Absatz 2 des Handelsgesetzbuchs, auch in Verbindung mit § 78 des Binnenschiffahrtsgesetzes“ ersetzt.
3. § 404 Absatz 2 Satz 2 wird aufgehoben.

Artikel 11

Änderung der Kostenordnung

Die Kostenordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 361-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, die zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 50 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 50
Bescheinigungen, Abmarkungen, Proteste,
Schätzungen, Beweisaufnahmen
nach § 11 des Binnenschiffahrtsgesetzes“.
 - b) In Absatz 2 werden die Wörter „Verklarungen sowie Beweisaufnahmen nach dem Fünften Buch des Handelsgesetzbuchs und nach dem Binnenschiffahrtsgesetz“ durch die Wörter „Beweisaufnahmen nach § 11 des Binnenschiffahrtsgesetzes“ ersetzt.
2. In § 58 Absatz 4 wird die Angabe „§ 50 Nr. 2 und 4“ durch die Wörter „§ 50 Absatz 1 Nummer 2 und 4“ ersetzt.

Artikel 12

Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

Das Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 28 Absatz 4 wird die Angabe „§ 486 bis 487e“ durch die Angabe „§§ 611 bis 617“ ersetzt.
2. In § 30 Absatz 12 Satz 3 wird die Angabe „§§ 486 bis 487e“ durch die Angabe „§§ 611 bis 617“ ersetzt.

Artikel 13

Änderung des Seemannsgesetzes

§ 78 Absatz 5 des Seemannsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9513-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird aufgehoben.

Artikel 14

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

- (1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 Satz 1 am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Artikel 1 Nummer 26 tritt an dem Tag in Kraft, an dem das Internationale Abkommen vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (RGBl. 1939 II S. 1049) für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft tritt; gleichzeitig tritt Artikel 6 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4101-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 2 dieses Gesetzes geändert worden ist, außer Kraft. Das Bundesministerium der Justiz gibt diesen Tag im Bundesgesetzblatt bekannt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Geltende Rechtslage

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

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

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

II. Vorbereitung der Reform

Um den dargestellten Rechtszustand zu beenden und das allgemein als veraltet und rückständig angesehene deutsche

Seehandelsrecht zu modernisieren, berief die damalige Bundesministerin der Justiz, Frau Brigitte Zypries, Mitte 2004 eine Sachverständigengruppe ein, um eine Reform des Seehandelsrechts vorzubereiten. Der Sachverständigengruppe gehörten Prof. Dr. Rolf Herber (Vorsitzender), Ralf Dreesmann, Dr. Henning C. Ehlers, Dr. Fritz Frantziach, Winfried J. G. Holzwarth, Dr. Hans-Heinrich Nöll, Dr. Oliver Peltzer, LL. M., Dr. Dieter Rabe und Kurt-Jürgen Schimmelpfeng an. Am 27. August 2009 überreichte die Sachverständigengruppe ihren Abschlussbericht der Bundesministerin der Justiz. Der Abschlussbericht wurde auf der Homepage des Bundesministeriums der Justiz veröffentlicht und den betroffenen Ressorts, Landesjustizverwaltungen, Wirtschaftsverbänden und sonstigen beteiligten Kreise zur Stellungnahme übersandt. Auf der Grundlage des Abschlussberichts sowie der hierzu eingegangenen Stellungnahmen wurde sodann der Referentenentwurf für ein Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts erarbeitet und den oben genannten Kreisen zur Stellungnahme übersandt. Der vorliegende Entwurf basiert auf dem Abschlussbericht der Sachverständigengruppe, dem daraus entwickelten Referentenentwurf sowie den hierzu eingegangenen Stellungnahmen.

III. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

1. Änderung des Handelsgesetzbuchs

Kernstück des Gesetzentwurfs ist Artikel 1, mit dem eine Änderung des Handelsgesetzbuchs vorgeschlagen wird. Vorrangiges Ziel ist dabei, das im Fünften Buch des Handelsgesetzbuchs geregelte Seehandelsrecht grundlegend und umfassend zu modernisieren. Die Änderung sieht im Wesentlichen Folgendes vor:

a) Systematik

aa) Gliederung

Die im Fünften Buch des Handelsgesetzbuchs enthaltenen Vorschriften sollen systematisch klarer als im geltenden Recht gegliedert und zugleich gestrafft werden. So wird vorgeschlagen, die Zahl der im Fünften Buch und in der Anlage zu § 664 HGB enthaltenen 304 Vorschriften auf 143 zu reduzieren.

Die derzeit im Zweiten und Dritten Abschnitt des Fünften Buchs des Handelsgesetzbuchs enthaltenen Regelungen über die Personen der Schifffahrt sollen als zentrale Vorschriften des Seehandelsrechts in deutlich gestraffter Fassung am Beginn des Fünften Buches, also im Ersten Abschnitt des Fünften Buches stehen. Die bisher im Zweiten Abschnitt enthaltenen Regelungen über die allgemeine Haftungsbeschränkung für die aus ein und demselben Ereignis entstandenen Ansprüche sollen in den Siebten Abschnitt überführt werden. Denn es erscheint systematisch sachgerechter, zunächst einzelne Anspruchsgrundlagen zu regeln, bevor Regelungen über die Haftungsbeschränkung getroffen werden.

Die bisher im Vierten Abschnitt enthaltenen Regelungen über Beförderungsverträge sollen in den Zweiten Abschnitt

aufgenommen werden. Dabei unterscheidet der Entwurf zwischen Verträgen, die die Beförderung von Gütern zum Gegenstand haben (Erster Unterabschnitt), und Verträgen, die die Beförderung von Personen zum Gegenstand haben (Zweiter Unterabschnitt). Die Verträge, die die Beförderung von Gütern zum Gegenstand haben, werden unter der Überschrift „Seefrachtverträge“ zusammengefasst. Hierunter fallen wie bisher sowohl der Stückgutfrachtvertrag als auch der Reisefrachtvertrag. Beide Vertragstypen werden allerdings nicht wie im geltenden Recht gemeinsam geregelt, sondern in zwei verschiedenen Titeln. Durch diese Trennung soll der Unterschied zwischen den beiden Vertragstypen deutlich gemacht und hierdurch die Lesbarkeit und Handhabbarkeit des Gesetzes erleichtert werden.

Die im Ersten Titel vorgesehenen Regelungen über Stückgutfrachtverträge sind erneut untergliedert. Der Erste Untertitel enthält die allgemeinen Regelungen, der Zweite Untertitel regelt die Haftung für Schäden, die bei der Ausführung der Beförderung entstehen, und der Dritte Untertitel befasst sich mit Beförderungsdokumenten. Durch diese – vom Vorschlag der Sachverständigenkommission abweichende – Struktur soll verdeutlicht werden, dass die Ansprüche aus dem Stückgutfrachtvertrag und die Ansprüche aus dem Konnossement nebeneinander bestehen und inhaltlich auseinander fallen können.

Die Regelungen über die Haftung für Schiffspassagiere und deren Gepäck sollen nicht mehr, wie bisher, in einer Anlage zum Handelsgesetzbuch enthalten sein. Vielmehr sollen sie wieder unmittelbarer Bestandteil des Fünften Buches des Handelsgesetzbuchs werden. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die im Entwurf vorgesehenen Regelungen in engem Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 24, im Folgenden: VO Athen) stehen. Soweit diese Verordnung anzuwenden ist, hat sie Vorrang vor den Regelungen im Handelsgesetzbuch. Dies gilt auch für das Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See in der Fassung des Protokolls von 2002 (im Folgenden: Athener Übereinkommen 2002), soweit es als unmittelbar anwendbares Recht oder auf Grund der VO Athen, die in ihrem Artikel 3 auf das Übereinkommen Bezug nimmt, unmittelbar zur Anwendung gelangt.

Die Haftung für Schiffspassagiere und deren Gepäck soll, soweit die VO Athen oder das Athener Übereinkommen 2002 nicht zur Anwendung gelangt, in gleicher Weise geregelt werden wie in der VO Athen und dem Athener Übereinkommen 2002. Denn es erscheint nicht sachgerecht, außerhalb des Anwendungsbereichs der VO Athen und des Athener Übereinkommens 2002 abweichende Haftungsregelungen zu treffen. Gleichwohl wird davon abgesehen, auf die VO Athen zu verweisen oder deren Bestimmungen wörtlich zu übernehmen. Angesichts der Komplexität der VO Athen erscheint es im Interesse leichter Handhabbarkeit der Vorschriften vorzugswürdig, Regelungen zu treffen, die zwar inhaltlich mit der VO Athen übereinstimmen, sich jedoch in die allgemeine Systematik des Handelsgesetzbuchs einfinden.

Im Dritten Abschnitt finden sich erstmalig Vorschriften über die Schiffsmiete und die Zeitcharter. Sie sind unter der

Überschrift „Schiffsüberlassungsverträge“ zusammengefasst. Durch Wahl dieser Systematik soll deutlich gemacht werden, dass die Schiffsmiete und die Zeitcharter nicht als Seefrachtverträge einzuordnen sind, sondern eigenständige Vertragstypen sind. Dabei stellen die im Handelsgesetzbuch verankerten Vorschriften über die Schiffsmiete – ebenso wie die Vorschriften über Güterbeförderungsverträge – handelsrechtliche Sonderregelungen dar. Verträge über die Überlassung von Schiffen zu privaten Zwecken bleiben mithin auch weiterhin den allgemeinen zivilrechtlichen Regelungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs unterstellt. Im Übrigen finden gemäß Artikel 2 Absatz 1 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch (EGHGB) die im Bürgerlichen Gesetzbuch enthaltenen allgemeinen Vorschriften für Mietverträge (§§ 535 ff. BGB) ergänzend Anwendung, soweit im Handelsgesetzbuch keine abweichenden Regelungen getroffen werden.

Die bisher in verschiedenen Abschnitten des Handelsgesetzbuchs enthaltenen Vorschriften über den Schiffszusammenstoß (§§ 734 bis 738 HGB), über die Bergung (§§ 740 bis 753a HGB) und über die Haverei (§§ 700 bis 739 HGB) sollen wegen ihrer inhaltlichen Nähe im Vierten Abschnitt unter der Überschrift „Schiffsnotlagen“ zusammengefasst werden. Es folgen in einem eigenständigen Fünften Abschnitt die bisher im Achten Abschnitt enthaltenen Regelungen über Schiffsgläubigerrechte. Im Sechsten Abschnitt werden die bisher an verschiedenen Stellen des Fünften Buches des Handelsgesetzbuchs verankerten Verjährungsvorschriften zusammengefasst und mit dem allgemeinen, im Bürgerlichen Gesetzbuch verankerten Recht der Verjährung enger verzahnt. Der bereits erwähnte Siebte Abschnitt übernimmt die bisher in den §§ 486 ff. HGB enthaltenen Vorschriften über die allgemeine Haftungsbeschränkung. Im Achten Abschnitt sollen schließlich besondere Verfahrensvorschriften für das Seehandelsrecht aufgenommen werden.

bb) Internationale Übereinkommen

Der Entwurf hält daran fest, dass internationale Übereinkommen abhängig von ihrem Regelungsgehalt entweder in das Handelsgesetzbuch eingearbeitet werden oder als solche unmittelbar zur Anwendung gelangen.

Soweit das Seefrachtrecht betroffen ist, hält der Entwurf an der bereits mit dem Gesetz vom 10. August 1937 (RGBl. I S. 891) gewählten Systematik fest, das Internationale Abkommen von 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (RGBl. 1939 II S. 1052; im Folgenden: Haager Regeln) nicht unmittelbar zur Anwendung gelangen zu lassen, sondern seine Bestimmungen in das Handelsgesetzbuch einzuarbeiten. Zugleich hält er an der durch das Zweite Seerechtsänderungsgesetz vom 25. Juli 1986 (BGBl. 1986 I S. 1120) getroffenen Entscheidung fest, die einschlägigen Vorschriften im Handelsgesetzbuch an das Protokoll vom 23. Februar 1968 zur Änderung der Haager Regeln (im Folgenden: Visby-Regeln) anzupassen, auch wenn von einer Ratifizierung der Visby-Regeln abgesehen werden soll. Das von Deutschland noch nicht ratifizierte Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 11. Dezember 2008 über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See (Rotterdam-Regeln) soll nur dort als Vorbild herangezogen werden, wo eine Vereinbarkeit mit der Haager Regeln und den Visby-Regeln gewährleistet ist. Von

einer vollständigen Einarbeitung der Rotterdam-Regeln in das Handelsgesetzbuch soll dagegen abgesehen werden. Diese sollte erst dann überhaupt in Erwägung gezogen werden, wenn die Rotterdam-Regeln von Deutschland auch ratifiziert werden. Eine Entscheidung über eine Ratifikation macht aber erst dann Sinn, wenn absehbar ist, dass sie völkerrechtlich in Kraft treten und zu den Vertragsparteien wichtige Seehandelsnationen der Welt zählen werden. Die Erfolgsaussichten der Rotterdam-Regeln sind jedoch derzeit ungewiss. Zwar wurden die Rotterdam-Regeln von 24 Staaten gezeichnet. Zu den Zeichnerstaaten zählen aber weder führende Flaggenstaaten noch sonstige wichtige Seehandelsnationen wie China, Japan, Singapur oder das Vereinigte Königreich. Außerdem liegt bisher lediglich eine Ratifikation vor, nämlich die von Spanien. Die Rotterdam-Regeln treten jedoch erst dann völkerrechtlich in Kraft, wenn sie von 20 Staaten ratifiziert werden. Im Übrigen erscheint es problematisch, ein Übereinkommen wie die Rotterdam-Regeln, die in ihrer Systematik und ihrer Detaildichte mit dem deutschen Recht eher in Widerspruch stehen, in das Handelsgesetzbuch einzuarbeiten. Sollte Deutschland die Rotterdam-Regeln ratifizieren, erscheint es vorzuzugswürdig, diese unmittelbar zur Anwendung gelangen zu lassen und ihnen Vorrang vor den innerstaatlichen Regelungen einzuräumen. Dies entspricht auch besser der Systematik des im Vierten Buch des Handelsgesetzbuchs verankerten allgemeinen Transportrechts.

Soweit das Internationale Übereinkommen vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen (RGBl. 1913 S. 49; im Folgenden: IÜZ 1910) betroffen ist, soll dieses auch künftig unmittelbar im Rahmen seines Anwendungsbereichs zur Anwendung gelangen. Außerhalb seines Anwendungsbereichs, sollen dagegen – wie bisher – die im Handelsgesetzbuch enthaltenen Regelungen angewendet werden. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn eines der an einem Schiffszusammenstoß beteiligten Schiffe nicht die Flagge eines Vertragsstaats des IÜZ 1910 führt (Artikel 12 Absatz 1 IÜZ 1910) oder wenn alle beteiligten Schiffe demselben Staat angehören wie das mit der Sache befasste Gericht (Artikel 12 Absatz 2 Nummer 2 IÜZ 1910). Zur Vermeidung von Wertungswidersprüchen sollen die im Handelsgesetzbuch enthaltenen Regelungen auch weiterhin in gleicher Weise ausgestaltet werden wie die im IÜZ 1910. Aus redaktionellen Gründen sollen die Regelungen des IÜZ 1910 allerdings nicht wörtlich in das Handelsgesetzbuch übernommen werden, sondern geringfügig überarbeitet werden.

Was das Übereinkommen von 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen (BGBl. 1972 II S. 663) anbelangt, so soll dieses auch weiterhin nicht in das Handelsgesetzbuch eingearbeitet werden. Es bleibt also dabei, dass das Übereinkommen unmittelbar zur Anwendung gelangt. Außerhalb seines Anwendungsbereichs richtet sich die internationale Zuständigkeit, soweit der Beklagte seinen Wohnsitz in einem Mitgliedstaat hat, in erster Linie nach den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen.

Festgehalten werden soll auch an der in Artikel 1 Absatz 2 des Gesetzes vom 18. Mai 2001 zu dem Internationalen Übereinkommen vom 28. April 1989 über Bergung (BGBl. 2001 II S. 510) getroffenen Entscheidung, das Internationale Übereinkommen vom 28. April 1989 über Bergung (BGBl. 2001 II S. 511; im Folgenden: Bergungsübereinkommen von 1989) in das Handelsgesetzbuch einzuarbeiten und die innerstaatliche unmittelbare Anwendung der Vorschriften des Übereinkommens auszuschließen.

Ähnliches gilt für das Internationale Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte. Zwar ist dieses Übereinkommen seit dem 5. September 2004 völkerrechtlich in Kraft. Zu den derzeit 16 Vertragsstaaten zählen jedoch mit Estland, Litauen und Spanien nur drei Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Es erscheint daher verfrüht, das Übereinkommen in das deutsche Recht zu übernehmen. Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund, dass durch das Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) das deutsche Recht bereits an das Übereinkommen vom 27. Mai 1967 zur Vereinheitlichung von Regeln über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken angeglichen wurde, das ebenfalls nur relativ geringe Resonanz erfahren hat. Der Entwurf sieht daher vor, dass die im deutschen Recht erhaltenen Vorschriften über Schiffsgläubigerrechte im Wesentlichen unverändert bleiben.

Auch die Vorschriften der einschlägigen internationalen Übereinkommen über die Haftung und Haftungsbeschränkung, nämlich das Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786) in der durch das Protokoll von 1996 (BGBl. 2000 II S. 790) geänderten Fassung, das Internationale Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkeröverschmutzungsschäden (BGBl. 2006 II S. 578) sowie das Internationale Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 1994 II S. 1150, 1152) sollen wie bisher unmittelbar zur Anwendung gelangen und nicht in das Handelsgesetzbuch eingearbeitet werden. Der Klarstellung halber soll jedoch in dem vorgeschlagenen § 611 HGB-E auf die genannten Übereinkommen verwiesen werden.

Die Entscheidung gegen eine Einarbeitung der von Deutschland nicht ratifizierten Übereinkommen in deutsches Recht bedeutet nicht, dass sie nicht auch bei der Ausgestaltung des Fünften Buches des Handelsgesetzbuchs berücksichtigt werden sollen. Im Gegenteil dienen sie, wie in der Begründung zu den einzelnen Vorschriften ausgeführt, für viele vorgeschlagene Regelungen als Vorbild.

b) Grundzüge der Regelungen über die Personen der Schifffahrt

Im Ersten Abschnitt werden die bisher in den §§ 481, 484, 485, 510 bis 555 HGB geregelten zentralen Personen der Schifffahrt geregelt. Zu diesen Personen zählt der Entwurf den Reeder (§ 476 HGB-E), den Ausrüster (§ 477 HGB-E), die Schiffsbesatzung (§ 478 HGB-E) und den Kapitän (§ 479 HGB-E). Sie sollen daher auch künftig am Beginn des Fünften Buches geregelt werden. Die ebenfalls bisher im Ersten Abschnitt des Fünften Buches verankerten Vorschriften über die Haftungsbeschränkung (bisherige §§ 486 bis 487e HGB) sollen dagegen wegen ihrer inhaltlichen

Eigenständigkeit in einen eigenen Abschnitt am Ende des Fünften Buches (Siebter Abschnitt) überführt werden.

Die Begriffsbestimmungen für die genannten Personen sollen im Interesse der Rechtssicherheit im Wesentlichen beibehalten werden. Ein erheblicher Modernisierungsbedarf ist insoweit nicht ersichtlich. Insbesondere soll auch nach dem Entwurf der Begriff „Reeder“ weiterhin an das Eigentum am Schiff anknüpfen. Denn angesichts der heutigen arbeitsteiligen Seewirtschaft ist das Eigentum für Außenstehende leichter feststellbar als die Tatsache, dass eine Person bloßer Betreiber eines Schiffes ist. Betreibt der Eigentümer das Schiff nicht, so hat er die Möglichkeit, das Bestehen eines Ausrüsterverhältnisses offenzulegen; benennt er den Ausrüster einem Dritten gegenüber trotz Bestehens eines Ausrüsterverhältnisses nicht, ist der Eigentümer nach dem Entwurf als Reeder anzusehen (§ 477 Absatz 3 HGB-E).

Nicht beibehalten werden sollen die Rechtsform der Reederei (Partenreederei) (§§ 489 bis 508 HGB) und der „Baureederei“ (§ 509 HGB) sowie damit einhergehend die Rechtsfiguren des „Korrespondentreeders“ und des „Mitreeders“. Die Partenreederei ist ein aus dem Mittelalter stammendes Rechtsinstitut, für das heute kein Bedürfnis mehr besteht. Im Gegensatz zu den Handelsgesellschaften ist die Partenreederei sachenrechtlich auf das Eigentum am Schiff gegründet und hierauf beschränkt; sie ist nicht auf Innehabung und Verwaltung eines Gesellschaftsvermögens neben dem Schiff angelegt. Angesichts dessen, dass heute die Rechtsformen der Handelsgesellschaften zur Verfügung stehen, die nach der Entstehung der Partenreederei geschaffen wurden und nicht mehr auf dem überholten Modell mehrerer sich zum Bau eines Schiffes für oft nur eine Reise zusammenfindender Eigentümer beruhen, hat die Partenreederei heute ihre Berechtigung verloren. Zwar ist sie nach dem Zweiten Weltkrieg eine Zeitlang bis zum Jahr 2001 trotz ihrer gesellschaftsrechtlichen Mängel wieder vermehrt verwendet worden. Dies hatte aber ausschließlich steuerliche Gründe. Nachdem Personengesellschaften und Partenreederei steuerrechtlich gleichgestellt wurden, wurden keine neuen Partenreedereien mehr gegründet; denn es besteht seitdem kein Anreiz mehr für die Gesellschafter, sich dem im Vergleich mit den Handelsgesellschaften größeren Haftungsrisiko und den Gefahren des nicht modern geregelten Innenrechts der Partenreederei auszusetzen.

Für die derzeit noch bestehenden Parten- und Baureedereien soll, wie in dem vorgeschlagenen Artikel 70 EGHGB bestimmt wird, das geltende im Handelsgesetzbuch verankerte Recht fortbestehen. Dementsprechend lässt der Entwurf die verfahrensrechtlichen Vorschriften, die sich auf die Parten- oder Baureederei beziehen, unverändert. Da das Fortbestehen der Parten- und Baureedereien an die Lebensdauer des sie betreffenden Schiffes geknüpft ist, ist die Bedeutung der fortgeltenden Regelungen zeitlich begrenzt.

Aber auch die Einführung neuer Rechtsfiguren wie die des „Vertragsreeders“ oder des „Bereederers“ wird nicht vorgeschlagen. Zwar haben sich in der Praxis vertragliche Konstellationen herausgebildet, die mit den herkömmlichen Begriffen „Reeder“ und „Ausrüster“ nur schwer zu erfassen sind. So steht eine überwiegende Zahl der Schiffe der deutschen Handelsflotte im Eigentum von Kommanditgesellschaften, deren Aktivität sich auf das Halten des Eigentums am Schiff sowie die diesbezügliche Finanzierung be-

schränkt. Das Betreiben dieser Schiffe erfolgt im Rahmen vertraglicher Vereinbarungen über ein Schifffahrtsunternehmen, das in der Praxis zuweilen als „Vertragsreeder“ oder „Bereederer“ bezeichnet wird. Ein Bedarf, diese Personen im HGB ausdrücklich zu regeln, ist gleichwohl nicht erkennbar. Denn da das Schifffahrtsunternehmen in der Regel die Befrachtungsgeschäfte als Vertreter der Kommanditgesellschaft abschließt, um die steuerliche Zurechnung der Gewinne und Verluste für die Kommanditisten zu ermöglichen, ist die Kommanditgesellschaft – und nicht das Schifffahrtsunternehmen – Reeder im Sinne des bisherigen § 484 HGB. Das Schifffahrtsunternehmen bzw. der „Vertragsreeder“ oder „Bereederer“ fällt seinerseits nicht unter den Begriff des Ausrüsters des bisherigen § 510 HGB, da er das Schiff regelmäßig nicht für eigene Rechnung betreibt. Allenfalls unter arbeitsrechtlichen Gesichtspunkten kommt dem „Vertragsreeder“ oder „Bereederer“ eine eigenständige Bedeutung zu. Denn dieser schließt häufig im eigenen Namen die Heuerverhältnisse ab. Er ist also berechtigt, die von ihm eingestellten Leute auf verschiedenen Schiffen nach Belieben einzusetzen. Im Ergebnis können diese Vertragsverhältnisse aber auch ohne die Einführung neuer Begriffe im Handelsgesetzbuch durch das geltende Schuldrecht rechtlich bewältigt werden.

Soweit der Kapitän betroffen ist, sollen nach dem Entwurf die bisher in den §§ 511 bis 555 HGB verankerten Vorschriften über die Rechtsstellung des Kapitäns erheblich gekürzt werden. Dabei soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass sich die ursprünglich unternehmerähnliche Stellung des Kapitäns im Laufe der Zeit in eine arbeitnehmerähnliche Stellung gewandelt hat. Deshalb soll die historisch begründete quasi-vertragliche Haftung gegenüber allen Reiseinteressenten für die Ausführung der vom Reeder abgeschlossenen Verträge (§§ 511, 512 HGB) beseitigt werden. Aus Gründen des Verkehrsschutzes soll aber an einer gesetzlichen Vertretungsmacht des Kapitäns für den Reeder festgehalten werden. Diese soll jedoch einfacher und klarer geregelt werden als im geltenden Recht: So sieht der Entwurf in § 479 Absatz 1 HGB-E vor, dass der Kapitän befugt ist, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Betrieb des Schiffes gewöhnlich mit sich bringt. Darauf, ob er diese Handlungen im Heimathafen oder außerhalb des Heimathafens vornimmt, soll es künftig nicht mehr ankommen.

Nicht mehr geregelt werden soll, dass der Kapitän bei einem Unfall berechtigt und unter bestimmten Voraussetzungen verpflichtet ist, die Aufnahme einer Verklärung zu beantragen. Denn der Entwurf sieht vor, dass das seerechtliche Verfahren der Verklärung über Unfälle (§§ 522 ff. HGB) vollständig beseitigt wird. Ein Bedarf für die Beibehaltung des Verklarungsverfahrens ist nicht ersichtlich. Das Verfahren ist vor allem für die Beweissicherung im Ausland vorgesehen, weil in Deutschland das selbständige Beweisverfahren der Zivilprozessordnung (ZPO) zur Verfügung steht. Im Hinblick auf die weltweit guten Nachrichten- und Verkehrsverbindungen wird aber auch im Ausland von einer Verklärung nur noch sehr selten Gebrauch gemacht; bei Unfällen wird regelmäßig ein Havariekommissar am Schadensort mit der Klärung des Hergangs beauftragt, bei größeren Schäden entsenden die betroffenen Parteien kurzfristig sachverständige Vertreter an den Unfallort. Außerdem stößt die Verklärung vor den deutschen Auslandsvertretungen auf Schwierigkeiten.

rigkeiten, weil das Auswärtige Amt durch Rechtsverordnung auf Grund des § 522 Absatz 2 HGB die Vertretungen benennen muss, bei denen das Verfahren aus personellen Gründen überhaupt durchgeführt werden kann. Die geringe Zahl der Verklarungen steht aber in keinem angemessenen Verhältnis zu dem Personalaufwand, der betrieben werden muss, um an den verklarungsberechtigten Auslandsvertretungen Volljuristinnen oder Volljuristen vorzuhalten.

c) Grundzüge der Regelungen über den Seefrachtvertrag

aa) Begriff des Seefrachtvertrags

Die derzeit im Vierten und Fünften Abschnitt des Fünften Buchs des Handelsgesetzbuchs enthaltenen Regelungen über das Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern und über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck werden in einem Abschnitt zusammengefasst und unmittelbar nach dem Ersten Abschnitt geregelt. Durch diese geänderte Systematik soll vor allem die Bedeutung dieser Regelungen deutlich gemacht werden.

Die Verträge über die Beförderung von Gütern werden unter der Überschrift „Seefrachtverträge“ im Ersten Unterabschnitt des Zweiten Abschnitts geregelt. Zu den Seefrachtverträgen zählt der Entwurf den Stückgutfrachtvertrag (Erster Titel) und den Reisefrachtvertrag (Zweiter Titel). Da es sich bei den genannten Verträgen um verschiedene Vertragstypen handelt, erscheint es im Interesse der Rechtsklarheit geboten, auch systematisch zwischen Stückgutfrachtvertrag und Reisefrachtvertrag zu differenzieren. Nicht zu den Seefrachtverträgen zählt der Entwurf die Schiffsmiete (Bareboat Charter) und die Zeitcharter. Denn bei diesen Verträgen steht nicht die Beförderung von Gütern im Vordergrund, sondern die Überlassung eines Schiffes. Die genannten Verträge werden daher in einem eigenständigen Abschnitt, und zwar dem Dritten Abschnitt, unter der Überschrift „Schiffsüberlassungsverträge“ geregelt.

bb) Stückgutfrachtvertrag

Die im Ersten Titel des Ersten Unterabschnitts enthaltenen Regelungen über den Stückgutfrachtvertrag orientieren sich am geltenden allgemeinen Transportrecht des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs und am geltenden Seefrachtrecht des Fünften Buchs des Handelsgesetzbuchs, das nach dem Vorbild des Internationalen Abkommens von 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (RGBl. 1939 II S. 1052; im Folgenden: Haager Regeln) und des Protokolls vom 23. Februar 1968 zur Änderung der Haager Regeln (im Folgenden: Visby-Regeln) ausgestaltet ist. Darüber hinaus orientieren sich die Regelungen aber auch an dem Seehandelsschiffahrtsgesetz der DDR vom 5. Februar 1976 (Gesetzblatt der DDR 1976 I S. 109, SHSG), an ausländischen Rechtsordnungen wie etwa dem norwegischen Seehandelsgesetzbuch vom 24. Juni 1994 und dem französischen Gesetz über Frachtverträge und den Seetransport (Nummer 66-420 vom 18. Juni 1966) sowie an neueren internationalen Übereinkommen wie den Rotterdam-Regeln. Denn die Haager Regeln und die Visby-Regeln finden nur dann Anwendung, wenn ein Konnossement ausgestellt ist.

(1) Allgemeine Vorschriften

Die im Ersten Untertitel vorgeschlagenen Allgemeinen Vorschriften sind nach dem Vorbild des Ersten Unterabschnitts des Vierten Abschnitts des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs strukturiert. Überkommene Vorschriften wie etwa die des § 590 HGB, wonach auf Antrag des Befrachters in den Fällen, in denen der Abreisetermin eines Schiffes nicht festliegt, der Abreisetermin durch richterlichen Beschluss bestimmt werden kann, sollen ersatzlos entfallen. Den Einzelregelungen ist in § 481 HGB-E eine gesetzliche Umschreibung des Vertragstyps vorangestellt, deren Formulierung sich an § 407 HGB anlehnt. Es folgen Regelungen über die vom Befrachter oder einem Dritten zu erteilenden Informationen über das Gut (§§ 482, 483 HGB-E), über die Anforderungen, die an eine Verpackung und Kennzeichnung zu stellen sind (§ 484 HGB-E), über die Pflicht zum Verladen und Löschen des Gutes (§ 486 HGB-E) sowie über die zur Verfügung zu stellenden Begleitpapiere (§ 487 Absatz 1 HGB-E). Die Regelungen werden ergänzt durch zwei Haftungsvorschriften: So begründet § 487 Absatz 2 HGB-E eine Haftung des Verfrachters für Verlust oder Beschädigung der ihm übergebenen Urkunden oder deren unrichtige Verwendung. Darüber hinaus begründet § 488 HGB-E eine Haftung des Befrachters und eines bei der Abladung eingesetzten Dritten für bestimmte Pflichtverletzungen. Diese Haftung ist abweichend vom bisherigen allgemeinen Frachtrecht sowie vom bisherigen Seefrachtrecht verschuldensabhängig. Nur ausnahmsweise soll es bei einer verschuldensunabhängigen Haftung dieser Personen bleiben, nämlich dann, wenn es um die Richtigkeit und Vollständigkeit der in ein Konnossement aufgenommenen Angaben über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen des Gutes oder über Angaben zur Gefährlichkeit des Gutes geht (§ 488 Absatz 3 HGB-E). Diese bereits im geltenden Recht (§§ 563, 564, 564b HGB) vorzufindende Regelung ist nicht nur durch Artikel 3 § 5, Artikel 4 § 6 der Haager Regeln bedingt, sondern erscheint auch zur Gewährleistung der Umlauffähigkeit des Konnossements geboten.

Entsprechend dem allgemeinen Frachtrecht (§ 415 HGB) soll weiter eine allgemeine Kündigungsregelung aufgenommen werden (§ 489 HGB-E). Ebenso wie dort soll dem Verfrachter im Fall der Kündigung durch den Befrachter ein Anspruch entweder auf die vereinbarte Fracht sowie zu ersetzende Aufwendungen unter Anrechnung ersparter Aufwendungen bzw. eines anderweitigen tatsächlich erfolgten oder böswillig unterlassenen Erwerbs oder auf ein Drittel der vereinbarten Fracht, die sog. Fautfracht, eingeräumt werden. Der Anspruch auf Fautfracht soll entfallen, wenn die Kündigung auf Gründen beruht, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind.

In enger Anlehnung an das allgemeine Frachtrecht sind auch die vorgeschlagenen Regelungen in § 490 HGB-E über die Rechte des Verfrachters bei säumiger Abladung, in § 491 HGB-E über das Recht des Befrachters und des Empfängers, nachträglich Weisungen zu erteilen, sowie in § 492 HGB-E über die Rechtsfolgen von Beförderungs- und Ablieferungshindernissen ausgestaltet. Gleiches gilt für § 493 HGB-E über die Fälligkeit des Frachtanspruchs, die Frachtberechnung sowie die Auswirkungen von Leistungsstörungen im Bereich der Beförderungspflicht auf den Frachtanspruch.

Die Rechte und Pflichten des Empfängers werden in § 494 HGB-E geregelt. Danach soll der Empfänger wie nach geltendem Recht (§§ 421, 614 HGB) einen Anspruch gegenüber dem Verfrachter auf Ablieferung des Gutes Zug um Zug gegen Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Seefrachtvertrag erhalten. Außerdem wird der Empfänger zur Zahlung der Fracht verpflichtet. Die Höhe der Frachtzahlungspflicht des Empfängers bestimmt sich grundsätzlich nach dem Konnossement oder dem Seefrachtbrief. Abweichend vom geltenden Recht kann jedoch der Empfänger einwenden, dass die Fracht unangemessen ist, wenn der Empfänger keine Kenntnis von der Höhe der Fracht hatte.

(2) Haftung

Die im Zweiten Untertitel vorgeschlagenen Haftungsregelungen beruhen weiterhin auf den Prinzipien der von Deutschland ratifizierten Haager Regeln und den in das Handelsgesetzbuch übernommenen Visby-Regeln. Nur in wenigen Ausnahmefällen weicht der Entwurf von diesen Regeln ab. So normiert der Entwurf nicht mehr wie Artikel 4 § 2 Buchstabe a der Haager Regeln und – ihm folgend – der bisherige § 607 Absatz 2 HGB einen gesetzlichen Ausschluss der Haftung des Verfrachters, wenn der Schaden auf ein Verschulden der Besatzung bei der Führung und Bedienung des Schiffes (sog. nautisches Verschulden) oder auf Feuer zurückzuführen ist. Denn dieser Haftungsausschluss ist, wie ein Vergleich mit allen anderen Transportrechten sowie neueren internationalen Seerechtsübereinkommen zeigt, nicht mehr zeitgerecht. Angesichts dessen, dass die Haager Regeln bzw. die Visby-Regeln nach wie vor den internationalen Standard bilden, an dem sich die maritime Wirtschaft orientiert, soll jedoch gestattet werden, einen Haftungsausschluss für nautisches Verschulden und für Feuer zu vereinbaren. Darüber hinaus sieht der Entwurf davon ab, den Parteien eines Seefrachtvertrages zu untersagen, durch Individualvereinbarung die Haftung des Verfrachters zu verringern. Die Vertragsfreiheit soll nur dann weitergehend beschränkt werden, wenn ein Konnossement begeben wurde und ein Dritter aus dem Konnossement Rechte herleitet.

Die mit dem Entwurf getroffene Entscheidung, die Haftungsregelungen nach dem Vorbild der Haager Regelung und der Visby-Regeln auszugestalten, bedeutet Folgendes:

Die Haftung des Verfrachters bleibt verschuldensabhängig, wobei der Verfrachter die Beweislast für fehlendes Verschulden tragen soll. Die strengere verschuldensunabhängige Haftung, die nach dem Vorbild der internationalen landfrachtrechtlichen Übereinkommen in das allgemeine Transportrecht (§ 425 HGB) eingeführt wurde, soll nicht übernommen werden. Festgehalten wird auch an der Regelung der bisherigen, auf Artikel 4 § 5 Buchstabe b der Visby-Regeln beruhenden §§ 658, 659 HGB, wonach der Verfrachter für verloren gegangene oder beschädigte Güter Ersatz des Wertes zu leisten hat, den das Gut bei ordnungsgemäßer Ablieferung am Bestimmungsort gehabt hätte (§ 502 HGB-E). Anders als im Landfrachtrecht soll damit weiterhin der Ablieferungswert und nicht der sog. Versandwert maßgeblich sein. Ebenfalls nicht übernommen wird der im allgemeinen Transportrecht (§ 431 HGB) für Güterschäden vorgesehene Haftungshöchstbetrag von 8,33 Sonderziehungsrechten (SZR; bei einem Stand von 1,16248

Euro je SZR am 23. November 2011 sind dies rund 9,68 Euro) je Kilogramm Rohgewicht der betroffenen Güter. Statt dessen werden die Haftungshöchstbeträge des bisherigen § 660 HGB beibehalten, nämlich 666,67 SZR (rund 775 Euro) je Stück oder Einheit (etwa einen Container) oder 2 SZR (rund 2,33 Euro) je Kilogramm Rohgewicht der betroffenen Güter. Dies entspricht den Visby-Regeln in der durch das Protokoll von 1979 geänderten Fassung.

Die für Ansprüche aus dem Stückgutfrachtvertrag gesetzlich und vertraglich vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen sollen nach dem Vorbild des Artikels 4^{bis} der Visby-Regeln und des hierauf beruhenden bisherigen § 607a HGB auch für außervertragliche Ansprüche gegen den Verfrachter gelten (§ 506 HGB-E). Die bisher in § 607a Absatz 1 HGB getroffene Regelung soll jedoch der des § 434 HGB angeglichen werden. Ausdrücklich erfasst werden dementsprechend auch außervertragliche Ansprüche vertragsfremder Dritter wegen des Verlusts oder der Beschädigung des Gutes. Eine Ausnahme soll allerdings gelten, wenn der Dritte der Beförderung nicht zugestimmt hat und dem Verfrachter dies bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt war oder wenn das Gut vor Übernahme zur Beförderung dem Dritten oder dessen Besitztümmer abhanden gekommen ist. Die gesetzlichen und eventuell auch im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen sollen aber wie bisher (§ 660 Absatz 3 HGB) entfallen, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde (§ 507 HGB-E).

Beibehalten werden soll auch die bisherige, auf Artikel 4^{bis} Absatz 2 der Visby-Regeln beruhende Regelung in § 607a Absatz 2 HGB, wonach auch die Leute des Verfrachters und die Mitglieder der Schiffsbesatzung die Möglichkeit haben, sich auf die gesetzlichen und im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen zu berufen (§ 508 Absatz 1 HGB-E). Gleiches gilt für die auf Artikel 4^{bis} Absatz 4 der Visby-Regeln beruhende Regelung in § 607a Absatz 4 HGB, wonach diese Haftungsprivilegierung entfällt, wenn der Schaden vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten wird, verursacht worden ist (§ 508 Absatz 2 HGB-E).

Neu eingeführt werden soll allerdings mit § 509 HGB-E die Rechtsfigur des ausführenden Verfrachters. Diese Rechtsfigur orientiert sich nicht an den Visby-Regeln, sondern an § 437 HGB und den Rotterdam-Regeln. Ausführender Verfrachter ist nach dem Entwurf derjenige, der nicht Vertragspartner des Befrachters ist, jedoch die Beförderung ganz oder teilweise durchführt. Da es sich bei der Beförderung nur um eine Seebeförderung handelt, kann ausführender Verfrachter in diesem Sinne – ähnlich wie nach den Rotterdam-Regeln – nur ein Reeder oder Ausrüster oder ein in einem Hafengebiet mit Umschlagarbeiten betrautes Unternehmen sein. Eine Person, die eine Beförderung zu Lande durchführt, kann dagegen nicht ausführender Verfrachter im Sinne des Entwurfs sein. Eine solche Tätigkeit kann nur zur Erfüllung eines Vertrags über einen Multimodaltransport durchgeführt werden, nicht aber zur Erfüllung eines Stückgutfrachtvertrags im Sinne des § 481 HGB-E. Nach dem

Entwurf haftet der ausführende Verfrachter für Verlust oder Beschädigung in gleicher Weise wie der (vertragliche) Verfrachter. Der ausführende Verfrachter kann also nach dem Entwurf alle Einwendungen und Einreden geltend machen, die dem Verfrachter aus dem Stückgutfrachtvertrag zustehen. Dies soll auch dann gelten, wenn er von dem aus dem Konnossement Berechtigten in Anspruch genommen wird (§ 522 Absatz 3 HGB-E). Der ausführende Verfrachter haftet zusammen mit dem (vertraglichen) Verfrachter gesamtschuldnerisch. In Abweichung von den Rotterdam-Regeln besteht allerdings eine Haftung des ausführenden Verfrachters nur dann, wenn der Schaden wegen Verlust oder die Beschädigung während der Zeit entstanden ist, in der er die Obhut über das Gut hatte. Es erscheint unangemessen, nach dem Vorbild der Rotterdam-Regeln den ausführenden Verfrachter auch für Schäden haften zu lassen, die während der Zeit entstanden sind, in der andere Personen die Beförderung durchgeführt haben und mithin die Obhut über das Gut hatten.

In Übereinstimmung mit Artikel 3 § 6 der Haager Regeln wird bestimmt, dass beim Fehlen einer rechtzeitig und formgerecht erstatteten Schadensanzeige widerleglich vermutet wird, dass das Gut vollständig und unbeschädigt abgeliefert worden ist (§ 510 HGB-E). Abweichend von dem bisherigen § 611 HGB wird allerdings nicht – auch – vermutet, dass der Schaden auf einem Umstand beruht, den der Verfrachter nicht zu vertreten hat. Denn für diese Regelung findet sich weder in den Haager Regeln noch in dem entsprechenden allgemeinen Frachtrecht (§ 438 HGB) ein Vorbild. Ohne Vorbild in den Visby-Regeln, jedoch mit ihnen im Einklang steht weiter eine Regelung, die bestimmt, dass nach Ablauf einer bestimmten Frist, innerhalb derer die Güter nicht abgeliefert werden, die Güter als verloren betrachtet werden können (§ 511 HGB-E). Diese Regelung ist dem allgemeinen Frachtrecht (§ 424 HGB) nachgebildet.

Abweichend von den Visby-Regeln ist schließlich die Vertragsfreiheit geregelt. So bestimmt der Entwurf nach dem Vorbild des allgemeinen Frachtrechts (§ 449 HGB), dass die Parteien eines Stückgutfrachtvertrags von den gesetzlichen Haftungsvorschriften grundsätzlich nur dann abweichen dürfen, wenn über die Abweichung eine Individualvereinbarung getroffen wird (§ 512 Absatz 1 HGB-E). Werden vorformulierte Vertragsbedingungen (AGB) verwendet, so soll grundsätzlich nur eine Anhebung der für den Verfrachter geltenden Haftungshöchstsummen gestattet werden. Darüber hinaus soll aber auch ein Haftungsausschluss für nautisches Verschulden der Leute des Verfrachters oder der Schiffsbesatzung und für Feuer durch vorformulierte Vertragsbedingungen vereinbart werden können (§ 512 Absatz 2 Nummer 1 HGB-E). Eine vertragliche Freizeichnung für sog. Landschäden, also für Schäden, die zwischen der Übernahme des Gutes bis zum Einladen in das Schiff und nach dem Ausladen aus dem Schiff bis zur Ablieferung verursacht werden, soll dagegen – wie jede Haftungserleichterung für den Verfrachter – künftig nur noch durch Individualabrede möglich sein, nicht mehr durch AGB.

Da die skizzierten Regelungen zum Teil ausschließlich auf den Visby-Regeln und nicht – auch – auf den Haager Regeln beruhen, zum Teil aber auch von den Haager Regeln und den Visby-Regeln abweichen, wird nach dem Vorbild des geltenden Rechts (Artikel 6 Absatz 2 EGHGB) eine Vor-

schrift in das Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch aufgenommen, die sicher stellt, dass die Bundesrepublik Deutschland ihre völkerrechtlichen Verpflichtungen gegenüber den anderen Vertragsstaaten der Haager Regeln erfüllt, solange sie an die Haager Regeln völkerrechtlich gebunden ist.

(3) Beförderungsdokumente

Die Vorschriften des Seefrachtrechts über die Beförderungsdokumente sollen vereinfacht, neu geordnet und in Systematik und Terminologie stärker dem Wertpapierrecht angeglichen werden. Vor allem aber sollen sie der veränderten Schifffahrtspraxis, Seebeförderungen auch ohne Ausstellung eines Konnossements vorzunehmen, Rechnung tragen. Der Entwurf regelt daher erstmalig auch den Seefrachtbrief (§ 526 HGB-E) und schafft für elektronische Beförderungsdokumente erstmalig eine gesetzliche Grundlage (§ 516 Absatz 2 und 3, § 526 Absatz 4 HGB-E).

Der Entwurf bestimmt nach dem Vorbild des bisherigen § 642 HGB sowie von Artikel 3 § 3 der Haager Regeln und Artikel 35 der Rotterdam-Regeln, dass der Ablader grundsätzlich einen Anspruch gegenüber dem Verfrachter auf Ausstellung eines Orderkonnossements hat (§ 513 Absatz 1 HGB-E). Die Rechtsfigur des Abladers soll dabei erstmalig definiert werden: Ablader soll nach § 513 Absatz 2 HGB-E derjenige sein, der das Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergibt und als Ablader vom Befrachter zur Eintragung ins Konnossement benannt ist.

Der Entwurf unterscheidet wie bisher (§ 642 HGB) zwischen Bord- und Übernahmekonnossement (§ 514 HGB-E). Die Beibehaltung dieser gesetzlichen Unterscheidung erscheint schon im Hinblick auf den Akkreditivverkehr erforderlich. Die in das Konnossement aufzunehmenden Angaben orientieren sich an § 408 Absatz 1 HGB (§ 515 HGB-E). Ist in einem Konnossement der Verfrachter nicht angegeben oder wird jemand als Verfrachter bezeichnet, der nicht der Verfrachter ist, sieht der Entwurf nach dem Vorbild des geltenden Rechts (§ 644 Satz 1 HGB) vor, dass dann der Reeder aus dem Konnossement berechtigt und verpflichtet ist (§ 518 HGB-E).

Die Beweiswirkung des Konnossements soll wie im bisherigen § 656 HGB nach dem Vorbild von Artikel 3 § 4 der Visby-Regeln geregelt werden: Nach § 517 Absatz 1 HGB-E begründet das Konnossement die Tatsachenvermutung, dass der Verfrachter das Gut so übernommen hat, wie es hinsichtlich Art, äußerlich erkennbarer Verfassung und Beschaffenheit, Maß, Zahl und Gewicht des Gutes sowie dauerhafter und lesbarer Merkzeichen im Konnossement beschrieben ist. Enthält das Konnossement keine Angabe über die äußerlich erkennbare Verfassung oder Beschaffenheit, so begründet das Konnossement die Vermutung, dass das Gut in äußerlich erkennbar guter Verfassung und Beschaffenheit ist. Die dargestellten Vermutungswirkungen können aber nach § 517 Absatz 2 HGB-E durch die Aufnahme – begründeter – Vorbehalte in das Konnossement eingeschränkt oder ausgeschlossen werden.

Präzisiert werden soll, in welchem Verhältnis Ansprüche aus dem Seefrachtvertrag zu den Ansprüchen aus dem Konnossement stehen. So soll zum einen in Anlehnung an den bisherigen § 656 Absatz 1 HGB bestimmt werden, dass die

seefrachtvertraglichen Ansprüche, soweit sie im Konnossement verbrieft sind, nur von dem aus dem Konnossement Berechtigten geltend gemacht werden können (§ 519 HGB-E). Zum andern soll dies dadurch erreicht werden, dass begrifflich klarer zwischen dem Empfänger als dem Drittbegünstigten aus dem zwischen Befrachter und Verfrachter abgeschlossenen Seefrachtvertrag und der Person, die bei Ausstellung eines Konnossements zum Empfang des Gutes berechtigt ist, unterschieden wird. Aus diesem Grunde werden im Dritten Untertitel durchgängig die Begriffe „aus dem Konnossement Berechtigter“ und „legitimierter Besitzer des Konnossements“ verwendet. Dabei soll in § 519 Satz 2 HGB-E klargestellt werden, dass der aus dem Konnossement Berechtigte nicht notwendigerweise mit dem legitimierten Besitzer des Konnossements identisch ist. Denn letzterer ist nur derjenige, der formell aus dem Konnossement berechtigt ist, weil er Inhaber eines Inhaberkonossements ist, weil er im Konnossement als Empfänger benannt ist oder weil er Inhaber eines Orderkonossements ist und durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausgewiesen ist.

Der legitimierte Besitzer des Konnossements ist nach § 520 Absatz 1 HGB-E die einzige Person, die bei Ausstellung eines Konnossements dem Verfrachter Weisungen erteilen kann. Befolgt der Verfrachter gleichwohl die Weisung einer Person, die sich nicht durch die durch ein Konnossement ausweist, so haftet er dem aus den Konnossement Berechtigten für den Schaden, der daraus entsteht, dass an einen Nichtberechtigten abgeliefert wird. Diese Haftung ist verschuldensunabhängig, jedoch auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre (§ 520 Absatz 2 Satz 2 HGB-E).

Der legitimierte Besitzer des Konnossements ist auch derjenige, der nach § 521 HGB-E die Ablieferung des Gutes verlangen kann. Dabei präzisiert der Entwurf, dass der legitimierte Besitzer die Ablieferung des Gutes nur verlangen kann, wenn das Gut am Löschplatz angekommen ist. Macht der legitimierte Besitzer von seinem Recht Gebrauch, so ist er auch zur Zahlung der noch geschuldeten Fracht und einer Vergütung im Falle einer Beförderungsverzögerung verpflichtet. Der Verfrachter ist berechtigt, die Ablieferung des Gutes zu verweigern, solange die ihm geschuldeten Leistungen nicht erfüllt werden und ihm das quittierte Konnossement nicht zurückgegeben wird.

Wird der Verfrachter wegen Verlust oder Beschädigung aus dem Konnossement in Anspruch genommen, so kann er, wie der Entwurf in § 522 Absatz 1 HGB-E klarstellt, dem aus dem Konnossement Berechtigten nur solche Einwendungen entgegenhalten, die die Gültigkeit der Erklärungen im Konnossement betreffen, sich unmittelbar aus dem Konnossement ergeben oder dem Verfrachter unmittelbar gegenüber dem aus dem Konnossement Berechtigten zustehen. Bestimmungen im Frachtvertrag oder einer anderen Vereinbarung, auf die im Konnossement lediglich verwiesen wird, sollen also dem aus dem Konnossement Berechtigten grundsätzlich nicht entgegengehalten werden können.

Darüber hinaus sieht der Entwurf eine Erweiterung des Schutzes des gutgläubigen Konnossementsinhabers vor. So bestimmt § 522 Absatz 2 HGB-E, dass nicht nur zugunsten desjenigen, dem das Konnossement durch Indossament oder, wie beim Inhaberkonossement, durch Einigung und Übergabe übertragen wurde, die durch das Konnossement

begründete Vermutung, dass der Verfrachter das Gut so übernommen hat, wie es hinsichtlich Art, äußerlich erkennbarer Verfassung und Beschaffenheit, Maß, Zahl und Gewicht des Gutes sowie dauerhafter und lesbarer Merkzeichen im Konnossement beschrieben ist, unwiderleglich ist. Vielmehr lässt er diese unwiderlegliche Vermutung auch dem ersten Nehmer eines Rekta- oder Orderkonossements zugute kommen, wenn er in dem Konnossement als Empfänger benannt ist.

Dieses geänderte Konzept spiegelt sich auch bei der Regelung der Traditionswirkung des Konnossements wider. So misst § 524 HGB-E die Traditionswirkung des Konnossements auch dem Rektakonossement bei der Begebung an den in dem Konnossement benannten Empfänger bei.

Geändert wird im Entwurf weiter die Regelung über die Haftung des Verfrachters und des Reeders für unrichtige oder fehlende Angaben im Konnossement. Denn das geltende Recht regelt in § 644 Satz 2 HGB lediglich den Sonderfall unrichtiger Namensangabe des Verfrachters; die Haftung für sonstige unrichtige Angaben, namentlich über Art und Beschaffenheit des Gutes, musste daher bisher aus allgemeinen vertragsrechtlichen Grundsätzen entwickelt werden. Nach dem Entwurf (§ 523 HGB-E) soll die Haftung des Verfrachters im Fall der Unrichtigkeit des Konnossements wie folgt ausgestaltet werden: Der Verfrachter haftet bei fehlenden, unrichtigen oder unvollständigen Angaben im Konnossement grundsätzlich für einfaches Verschulden. Dagegen haftet er verschuldensunabhängig, wenn er ein Bordkonossement ausstellt oder einen Bordvermerk in ein Übernahmekonossement aufnimmt, bevor das Gut an Bord genommen wird. Wird das Konnossement vom Kapitän oder einem rechtsgeschäftlich vom Reeder Bevollmächtigten ausgestellt, so trifft den Reeder eine verschuldensunabhängige Haftung für eine unrichtige Angabe des Namens des Verfrachters im Konnossement.

Besonders geregelt wird schließlich die Frage, unter welchen Voraussetzungen von den gesetzlichen Haftungsvorschriften im Konnossement abgewichen werden kann. In Übereinstimmung mit dem oben skizzierten Konzept des § 512 HGB-E sieht der Entwurf in § 525 HGB-E vor, dass grundsätzlich auch bei Ausstellung eines Konnossements von den Haftungsbestimmungen abgewichen werden kann, wenn die im Konnossement enthaltene Bestimmung auf einer Individualvereinbarung beruht. Da Dritte jedoch aus dem Konnossement nicht entnehmen können, ob die darin enthaltenen Bestimmungen auf einer Individualvereinbarung beruhen, bestimmt der Entwurf in § 525 HGB-E in Anlehnung an Artikel 3 § 8 der Haager Regeln, dass Bestimmungen in einem Konnossement, die zu Lasten Dritter von den gesetzlichen Haftungsvorschriften abweichen, unwirksam sind, sofern diese Bestimmungen nicht den Haftungsausschluss für nautisches Verschulden oder für Feuer zum Gegenstand haben.

cc) Reisefrachtvertrag

Für den im Zweiten Unterabschnitt des Zweiten Abschnitts geregelten Reisefrachtvertrag werden angesichts der in der Praxis durchgängig verwendeten Formulare nur einige wenige Grundsatzregelungen getroffen. Dabei werden die geltenden Bestimmungen über den Raumfrachtvertrag im Fünften Buch des Handelsgesetzbuchs zusammengefasst, neu

systematisiert und inhaltlich an die sachlichen und rechtlichen Entwicklungen angepasst.

Der Reisefrachtvertrag wird in § 527 HGB-E als ein Vertrag definiert, nach dem der Verfrachter die Beförderung mit einem bestimmten Schiff im Ganzen, einem verhältnismäßigen Teil oder in einem bestimmt bezeichneten Raum eines bestimmten Schiffes auf einer oder mehreren bestimmten Reisen durchzuführen hat. Da der Reisefrachtvertrag ein besonderer Typ des Seefrachtvertrags ist, verweist der Entwurf hinsichtlich der Rechte und Pflichten der Parteien des Reisefrachtvertrags grundsätzlich auf den Stückgutfrachtvertrag. Besonders geregelt werden nur Fragen, die sich auf das Laden und Löschen des Gutes und die Kündigung des Vertrages beziehen. Im Übrigen sieht der Entwurf vor, dass die auf den Reisefrachtvertrag anwendbaren Vorschriften – anders als beim Stückgutfrachtvertrag – zur Disposition der Parteien stehen. Damit bleibt es den Parteien eines Reisefrachtvertrages auch weiterhin unbenommen, die in der Praxis üblichen Formulare zu verwenden.

d) Grundzüge der Regelungen über Personenbeförderungsverträge

Der Entwurf hält an der mit dem Zweiten Seerechtsänderungsgesetz getroffenen Grundentscheidung fest, die Personenbeförderung auf Schiffen unabhängig von der Größe des Schiffes oder davon, ob es sich bei dem Schiff um ein Seeschiff oder ein Binnenschiff handelt, gleichen Regelungen zu unterwerfen. Dementsprechend sollen die Änderungen im internationalen Bereich – das Athener Übereinkommen 2002 sowie die VO Athen – zum Anlass genommen werden, auch das deutsche Recht zu überarbeiten. Die im Zweiten Unterabschnitt enthaltenen Vorschriften über Personenbeförderungsverträge regeln dementsprechend nach dem Vorbild der VO Athen und des Athener Übereinkommens 2002 die Haftung des Beförderers und der ihm gleichstehenden Personen für Schäden, die bei der Beförderung von Passagieren und ihrem Gepäck über See entstehen. Dies bedeutet insbesondere, dass neben der schon bisher bestehenden Verschuldenshaftung eine verschuldensunabhängige Haftung des Beförderers für Personenschäden eingeführt wird und dass die Haftungshöchstbeträge angehoben werden. Zusätzlich zur Haftung soll im Zweiten Unterabschnitt noch das gesetzliche Pfandrecht des Beförderers geregelt werden. Entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe sollen dagegen die Regelungen in den bisherigen §§ 665, 672, 673 und 675 HGB ersatzlos entfallen. Denn ein praktisches Bedürfnis ist für diese Regelungen nicht erkennbar.

Davon abgesehen wird, die in der VO Athen zusätzlich zum Athener Übereinkommen 2002 enthaltenen Regelungen über Informationspflichten und Vorschusszahlungen in das HGB aufzunehmen. Es erscheint zweckmäßig, zunächst abzuwarten, welche Erfahrungen mit diesen Regelungen gewonnen werden. Abgesehen wird ferner davon, die Versicherungspflicht des Beförderers zu regeln. Fragen der Versicherungspflicht sollen in einem eigenständigen Gesetz über bestimmte Versicherungsnachweise in der Seeschifffahrt (Seeverversicherungsnachweisgesetz) geregelt werden. Der Gesetzentwurf wird derzeit vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ausgearbeitet.

e) Grundzüge der Regelungen über Schiffsüberlassungsverträge

Erstmals besonders gesetzlich geregelt werden sollen die Schiffsmiete und die Zeitcharter als besondere Vertragstypen des Schiffsüberlassungsvertrags. Auch wenn in der Praxis für beide Vertragstypen üblicherweise Formularverträge verwendet werden, erscheint es geboten, einige Grundsatzregelungen zu treffen und damit zugleich gesetzlich klarzustellen, wie die in der Praxis häufig mit englischen Bezeichnungen versehenen Verträge rechtlich einzuordnen sind. Zugleich sollen die Diskussionen darüber, wie insbesondere der Zeitchartervertrag rechtlich einzuordnen ist, beendet werden. Die Vorschriften stehen aber zur Disposition der Vertragsparteien.

Die Schiffsmiete oder, wie in § 553 HGB-E ausdrücklich bestimmt ist, die Bareboat Charter wird als Vertrag definiert, in dem sich der Vermieter verpflichtet, dem Mieter gegen Zahlung einer Miete den Gebrauch eines bestimmten Seeschiffes während der Mietzeit zu gewähren, wobei keine Besatzung zur Verfügung gestellt wird. Soll nach dem Vertrag ein Seeschiff mit Besatzung zur Verfügung gestellt werden, so handelt es sich dagegen um einen Zeitchartervertrag, wenn sich der Zeitvercharterer zugleich verpflichtet, mit diesem Schiff entsprechend den Vorgaben des Zeitcharterers Güter oder Personen zu befördern oder andere vereinbarte Leistungen zu erbringen (§ 557 HGB-E).

Zu den Grundsatzregelungen, die für beide Vertragstypen in den Entwurf aufgenommen werden, zählen Regelungen über die Fälligkeit der Miete und der Zeitfracht, über die Pflicht zur Instandhaltung des Schiffes, über die Übergabe bzw. Bereitstellung und die Rückgabe des Schiffes sowie über die Kündigung. Soweit der Zeitchartervertrag betroffen ist, regelt der Entwurf außerdem die Befugnis des Zeitcharterers, über die Verwendung des Schiffes zu bestimmen, die Pflicht zum Laden und Löschen sowie zur Ausstellung von Konnossementen oder Seefrachtbriefen sowie die Verteilung der Kosten des Schiffsbetriebs. Darüber hinaus begründet der Entwurf ein gesetzliches Pfandrecht des Zeitvercharterers für seine Forderungen aus dem Zeitchartervertrag. Schließlich bestimmt der Entwurf zur Abgrenzung des Zeitchartervertrags vom Schiffsmietvertrag, dass sich die Rechtsfolgen für Pflichtverletzungen nach dem allgemeinen Leistungsstörungenrecht des Bürgerlichen Gesetzbuchs richten und nicht nach dem Mietrecht.

f) Grundzüge der Regelungen über Schiffsnotlagen

Zu den im Vierten Abschnitt unter der Überschrift „Schiffsnotlagen“ zusammengefassten Regelungen zählt der Entwurf die Regelungen über den Schiffszusammenstoß, die Bergung und über die Große Haverei.

Die im Ersten Unterabschnitt des Vierten Abschnitts enthaltenen Vorschriften über Schiffszusammenstöße entsprechen denen des IÜZ 1910. Es bleibt also dabei, dass ein eigener Haftungstatbestand für Schiffskollisionen eingeführt wird, dass eine Haftung nur bei Verschulden des Schädigers begründet wird und dass die verantwortlichen Reeder bei Sachschäden – anders als bei Personenschäden – nur zu Bruchteilen haften.

Im Wesentlichen unverändert bleiben auch die im Zweiten Unterabschnitt des Vierten Abschnitts enthaltenen Vor-

schriften über Bergung. Denn durch sie wird, wie im bisherigen Achten Abschnitt des Fünften Buches des Handelsgesetzbuchs, das Bergungsübereinkommen von 1989 umgesetzt. Sachliche Abweichungen vom geltenden Recht sieht der Entwurf daher nur dort vor, wo das Bergungsübereinkommen von 1989 nicht berührt ist, nämlich bei den Regelungen über die Haftung des Kapitäns oder Schiffers für die Herausgabe von Sachen vor Befriedigung oder Sicherstellung der Forderungen des Bergers (§ 587 Absatz 4 Satz 2 HGB-E). Im Übrigen wird an dem durch das Bergungsübereinkommen von 1989 eingeführten Grundsatz festgehalten, dass in den Fällen, in denen eine Bergungsmaßnahme zwar nicht erfolgreich war, aber dem Umweltschutz zugute kam oder zumindest hätten zugute kommen können, eine Sondervergütung zu zahlen ist.

Die im Dritten Unterabschnitt des Vierten Abschnitts enthaltenen Vorschriften über die Große Haverei sind im Vergleich mit den im bisherigen Siebenten Abschnitt des Fünften Buches des Handelsgesetzbuchs enthaltenen Regelungen deutlich verschlankt. Damit soll berücksichtigt werden, dass die Beteiligten regelmäßig die Anwendung der vom Comité Maritime International ausgearbeiteten York-Antwerp-Regeln aus den Jahren 1974, 1994 oder 2004 vereinbaren und dass allenfalls in Ausnahmefällen auf gesetzliche Regelungen zurückgegriffen wird.

Nach dem Entwurf soll nur noch die Große Haverei geregelt werden. Die Vorschriften über die Besondere Haverei, die Uneigentliche Haverei sowie die Kleine Haverei sollen entfallen. Unter einer Großen Haverei soll – ähnlich wie bisher – die vorsätzliche Beschädigung oder Aufopferung des Schiffs, des Treibstoffs oder der Ladung auf Anordnung des Kapitäns zur Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr verstanden werden (§ 588 HGB-E). Die durch die Große Haverei verursachten Schäden und Aufwendungen sollen von den Beteiligten gemeinschaftlich getragen werden. Beteiligte sind dabei nicht nur die Eigentümer der in Gefahr befindlichen Sachen, sondern, soweit es um die Ladung geht, diejenigen, die die Gefahr dafür tragen, dass die Ladung oder die Frachtforderung untergeht. Für die Berechnung der von den Geschädigten zu beanspruchenden Vergütung sowie des von den Beteiligten zu leistenden Beitrags sollen – nicht zuletzt angesichts der ausführlichen Bestimmungen in den York-Antwerp-Regeln – nur wenige Regelungen aufgestellt werden. Die Grundprinzipien, dass auf den – tatsächlichen oder potentiellen – Verkehrswert des Schiffes, des Zubehörs, des Treibstoffs und der Ladung am Ende der Reise abzustellen ist, sollen dabei erhalten bleiben.

Die in den bisherigen §§ 728 und 729 HGB enthaltenen Regelungen über die Aufmachung der Dispache sollen durch eine Regelung ersetzt werden, die alle Beteiligten ohne Einschränkung berechtigt, die Aufmachung der Dispache am Bestimmungsort oder, wenn dieser nicht erreicht wird, am Ende der Reise zu veranlassen. Daneben soll der Reeder verpflichtet werden, die Aufmachung der Dispache zu veranlassen, wenn Treibstoff oder Ladung beschädigt oder aufgefertigt wurde.

g) Grundzüge der Regelungen über Schiffsgläubigerrechte

Das im Fünften Abschnitt geregelte Recht der Schiffsgläubigerrechte soll das bisher in den §§ 754 bis 764 HGB gere-

gelte Recht der Schiffsgläubigerrechte weitgehend unverändert lassen. Insbesondere soll das deutsche Recht auch weiterhin nach dem Vorbild des Übereinkommens vom 27. Mai 1967 zur Vereinheitlichung von Regeln über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypothenken ausgestaltet bleiben. Dementsprechend sollen Schiffsgläubigerrechte auch künftig nur für Heuerforderungen, für Forderungen auf bestimmte öffentliche Abgaben, für Schadensersatzansprüche Dritter aus Unfällen, für Ansprüche aus Bergung, Großer Haverei und Wrackbeseitigung sowie für Ansprüche der Sozialversicherung bestehen. Außerdem soll es dabei bleiben, dass diese Schiffsgläubigerrechte innerhalb einer Ausschlussfrist von einem Jahr erlöschen, wenn nicht vorher das Schiff im Wege der Zwangsvollstreckung beschlagnahmt wird.

h) Grundzüge der Regelungen über die Verjährung

Die bisher an verschiedenen Stellen des Fünften Buches des Handelsgesetzbuchs verankerten Sonderregelungen über die Verjährung sollen im Sechsten Abschnitt des Fünften Buches des Handelsgesetzbuchs zusammengefasst und dabei zugleich neu strukturiert werden. Soweit die Verjährungsregelungen vertragliche Schadensersatzansprüche betreffen, sollen abweichende Verjährungsregelungen für konkurrierende außervertragliche Schadensersatzansprüche verdrängt werden, selbst wenn diese abweichenden Regelungen nicht im Handelsgesetzbuch, sondern im Bürgerlichen Gesetzbuch enthalten sind (§ 610 HGB-E).

Der Entwurf hält daran fest, dass für Ansprüche aus Seefrachtverträgen und aus Konnossementen, für Beitragsforderungen aus Großer Haverei sowie für Ausgleichsansprüche eines wegen eines Schiffszusammenstoßes gesamtschuldnerisch haftenden Reeders gegen einen anderen Gesamtschuldner eine einjährige Verjährungsfrist gelten soll. Dieselbe Verjährungsfrist soll nach dem Entwurf auch für Schiffsüberlassungsverträge gelten. Für Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit einer Personenbeförderung sowie einem Zusammenstoß von Schiffen, für Ansprüche auf Bergelohn oder Sondervergütung sowie für Ansprüche wegen Wrackbeseitigung soll dagegen in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht eine zweijährige Verjährungsfrist gelten.

Entsprechend der für das allgemeine Frachtrecht geltenden Regelung des § 439 Absatz 3 HGB über die Hemmung der Verjährung soll für alle den Sonderregelungen des Handelsgesetzbuchs unterworfenen Ansprüchen bestimmt werden, dass die Verjährung nicht nur durch Verhandlungen nach § 203 BGB gehemmt werden kann, sondern auch durch eine – einseitige – Erklärung des Gläubigers, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt (§ 608 HGB-E). Dabei soll abweichend vom geltenden § 439 Absatz 3 HGB auch eine Erklärung in Textform für ausreichend erachtet werden.

i) Grundzüge der Regelungen über die allgemeine Haftungsbeschränkung

Die bisher in den §§ 486 bis 487e HGB enthaltenen Regelungen über die Haftungsbeschränkung bleiben unverändert. Insbesondere soll der für Personenschäden geltende Haftungshöchstbetrag von 175 000 SZR je Reisenden, den das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, unverändert beibehalten werden. Zwar gestattet das Haftungsbeschränkungsübereinkommen in seinem Artikel 15 Absatz 3^{bis}

ausdrücklich, diesen Haftungshöchstbetrag anzuheben. Von der in dem Übereinkommen eingeräumten Möglichkeit soll jedoch kein Gebrauch gemacht werden.

Aus den oben genannten Gründen wird lediglich der Standort der Regelungen verändert.

j) Grundzüge der Verfahrensvorschriften

Entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe soll in einem eigenständigen Abschnitt eine gesetzliche Zustellungsvollmacht des Kapitäns geregelt werden. Sonstige verfahrensrechtliche Vorschriften, nämlich die über die gerichtliche Zuständigkeit, über den Arrest in ein Schiff sowie über die Zwangsvollstreckung, sollen dagegen in die Zivilprozessordnung aufgenommen werden.

2. Sonstige Änderungen

Die übrigen im Entwurf vorgeschlagenen Änderungen sind im Wesentlichen bedingt durch die vorgeschlagenen Änderungen des Handelsgesetzbuchs. Soweit das Binnenschiffahrtsgesetz (BinSchG) betroffen ist, sollen wesentliche Grundsatzentscheidungen, die in Bezug auf das Seehandelsrecht getroffen werden, berücksichtigt werden. Dies gilt insbesondere für die Verschlinkung der Vorschriften über die Haverei und die Regelung der Schiffsüberlassungsverträge. Nicht geändert werden soll die Regelung des geltenden Rechts, wonach die Vorschriften über die Personenbeförderung auf Seeschiffen auch auf die Beförderung von Fahrgästen auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern entsprechend anzuwenden sind. Die für Beförderungen auf Seeschiffen vorgeschlagene Haftungsverschärfung hat jedoch eine Haftungsverschärfung in der Binnenschiffahrt zur Folge. Diese Haftungsverschärfung wird jedoch durch § 5k BinSchG abgemildert. Denn danach kann der Schiffseigner seine Haftung für alle aus einem Schadensereignis herrührenden Ansprüche auf 60 000 SZR multipliziert mit der Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, beschränken.

Angepasst werden soll darüber hinaus das im Vierten Buch des Handelsgesetzbuchs verankerte allgemeine Transportrecht. Betroffen sind dabei vor allem die Regelungen über den Frachtbrief, den Ladeschein und den Lagerschein. Dabei soll auch eine Rechtsgrundlage für die Verwendung elektronischer Beförderungsdokumente eingeführt werden.

3. Bezüge zum Recht der Europäischen Union und Vereinbarkeit mit völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat

Der Entwurf weist, soweit er die Haftung für die Beförderung von Fahrgästen und ihrem Gepäck auf See regelt, einen Bezug zu der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 24; VO Athen) auf. Er stellt sicher, dass das deutsche Recht spätestens bei Inkrafttreten der VO Athen der europäischen Regelung entspricht. Zugleich gewährleistet er, dass die VO Athen Vorrang vor den Regelungen im Handelsgesetzbuch hat und die Vorschriften der VO Athen unberührt bleiben. Der Entwurf ist auch mit völkerrechtlichen Verträgen vereinbar, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat.

4. Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 des Grundgesetzes (GG) (bürgerliches Recht, Gerichtsverfassung, gerichtliches Verfahren) und Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 GG (Handel, Gewerbe). Eine bundesgesetzliche Regelung ist erforderlich, weil das im Entwurf geregelte Recht der Schiffsüberlassungsverträge, der Personenbeförderung und der Großen Haverei in der See- und Binnenschiffahrt sowie das sonstige Seehandelsrecht in zentralen Punkten die Rechts- und Wirtschaftseinheit im Bundesgebiet berühren und weil der Entwurf insoweit die Weiterentwicklung und Modernisierung bestehender bundesgesetzlicher Kodifikationen zum Gegenstand hat (Artikel 72 Absatz 2 GG). Die Schaffung landesgesetzlicher Normen hätte eine Rechtszersplitterung zur Folge und würde Schranken oder Hindernisse für den Wirtschaftsverkehr im Bundesgebiet schaffen. Dies hätte erhebliche Rechtsunsicherheiten und unzumutbare Behinderungen für die betroffene Wirtschaft zur Folge.

5. Finanzielle Auswirkungen; Erfüllungsaufwand; Nachhaltigkeitsaspekte

Das vorgeschlagene Gesetz und dessen Vollzug begründen – auch mit Blick auf einen Erfüllungsaufwand – weder für den Bund noch für die Länder oder Gemeinden Mehrausgaben oder Mindereinnahmen. Vielmehr sind Kosteneinsparungen zu erwarten. Denn die vorgeschlagene Abschaffung des Verklarungsverfahrens hat zur Folge, dass künftig an – im Einzelnen durch Rechtsverordnung zu bestimmenden – Auslandsvertretungen nicht mehr Volljuristinnen oder Volljuristen allein zum Zwecke der Durchführung eines Verklarungsverfahrens vorgehalten werden müssen. Außerdem entfällt auf Grund der Aufhebung der Vorschriften über die Parten- und Baureederei und damit auch des § 503 Absatz 1 Satz 2 HGB über die Eintragung der Veräußerung einer Schiffspart in das Schiffsregister eine Informationspflicht.

Soweit Normadressaten des vorgeschlagenen Gesetzes Bürgerinnen und Bürger oder die Wirtschaft sind, begründet das Gesetz ebenfalls keine messbaren Mehrkosten oder Kostensenkungen. Zwar werden die Änderungen vor allem des Seefrachtrechts qualitative Kostenverlagerungen innerhalb der betroffenen Wirtschaftskreise (Verlader, Verfrachter, Spediteure), zu denen auch mittelständische Unternehmen gehören, zur Folge haben, weil sich die Haftungs- und Schadensrisiken verändern und daher möglicherweise um anderen Versicherungsschutz nachgesucht werden wird. Die damit einhergehenden Kostenbelastungen dürften jedoch äußerst gering und im Voraus ohne unverhältnismäßigen Aufwand nicht näher quantifizierbar sein. Denn die Abweichungen vom geltenden Recht sind nur geringfügig. In großem Umfang entsprechen die Regelungen des Entwurfs über den Stückgutfrachtvertrag dem geltenden Recht. Soweit der Entwurf – etwa bei den Haftungsausschlussgründen – abweichende Regelungen vorsieht und zugleich den Unternehmen Gestaltungsspielräume eröffnet, lässt sich nicht absehen, ob und in welchem Umfang die betroffenen Unternehmen die Gestaltungsspielräume nutzen und insbesondere ihre Allgemeinen Geschäftsbedingungen ändern werden. Denn die Beantwortung der Frage, in welchem Umfang Unternehmen die ihnen eingeräumten Gestaltungsspielräume nutzen werden, hängt davon ab, was konkreter

Gegenstand des Vertrages ist und wie die Marktmacht verteilt ist. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass Adressaten der gesetzlichen Regelungen über den Seefrachtvertrag nicht nur Unternehmen im Inland sind, sondern auch solche im Ausland. Ob und in welchem Umfang bei Abschluss eines Vertrags mit einem Unternehmen mit Sitz im Ausland deutsches Recht angewendet wird, lässt sich kaum ermitteln.

Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass auch qualitative Kostensenkungen zu erwarten sind: Die Modernisierung des Seehandelsrechts trägt zu einem besseren Verständnis der Rechtsvorschriften und damit zu größerer Rechtssicherheit bei. Dies lässt erwarten, dass Rechtsstreitigkeiten zurückgehen und damit Rechtsverfolgungskosten erspart werden. Für Unternehmen, die sich für die Nutzung elektronischer Beförderungsdokumente entscheiden, können sich Einsparungen auf Grund einer effizienteren Weiterbearbeitung strukturierter elektronischer Daten ergeben. Negative Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind daher nicht zu erwarten.

Entsprechendes gilt für die vorgesehene Verschärfung der Haftung des Beförderers von Fahrgästen auf See- und Binnenschiffen. Durch diese Haftungsverschärfung ist mit einer Anhebung der zu leistenden Haftpflichtversicherungsprämien rechnen. Kostenüberwälzungen, die zu einer nicht quantifizierbaren Erhöhung von Einzelpreisen führen, können daher nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Verschärfung der Haftung des Beförderers zugleich eine wirtschaftliche Entlastung des Geschädigten zur Folge hat. Die Neuregelungen führen daher auch im Wesentlichen lediglich zu einer Verlagerung der Schadenskosten auf den haftpflichtigen Verursacher des Schadens. Da eine solche Verlagerung geeignet ist, präventive Wirkung zu entfalten und im Ergebnis zu einer Verminderung der Schadensfälle und -kosten beizutragen, kann sie sich sogar preisdämpfend auswirken.

Der Gesetzentwurf steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Die beabsichtigten Regelungen tragen zu einer Verbesserung der Rahmenbedingungen insbesondere für den Seehandel bei und fördern die Attraktivität des Rechts- und Wirtschaftsstandorts Deutschlands für Unternehmen im In- und Ausland.

6. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Der Gesetzentwurf hat keine Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Handelsgesetzbuchs)

Zu Nummer 1 (§ 366 HGB)

Durch die vorgeschlagene Neufassung soll klargestellt werden, dass die in dem bisherigen § 366 Absatz 3 HGB enthal-

tene Regelung über den gutgläubigen Erwerb eines gesetzlichen Pfandrechts auch auf das gesetzliche Pfandrecht des Verfrachters (§ 495 HGB-E) anzuwenden ist. Bisher wurde dies in § 623 Absatz 3 HGB angeordnet. Es erscheint jedoch aus systematischen Gründen vorzugswürdig, eine solche Regelung nicht in dem § 495 HGB-E zu treffen, der dem bisherigen § 623 HGB entspricht. Denn auch die Vorschriften über das gesetzliche Pfandrecht des Kommissionärs (§ 397 HGB), des Frachtführers (§ 441 HGB), des Spediteurs (§ 464 HGB) und des Lagerhalters (§ 475b HGB) enthalten keine Regelung über den gutgläubigen Erwerb des Pfandrechts.

Die Aufteilung des bisherigen § 366 Absatz 3 HGB in zwei Sätze dient darüber hinaus dem leichteren Verständnis der Vorschrift. Satz 2 entspricht dabei im Wesentlichen dem bisherigen § 366 Absatz 3 zweiter Halbsatz HGB. Anders als dort ist allerdings der Anwendungsbereich der Vorschrift nicht auf das gesetzliche Pfandrecht des Frachtführers, des Spediteurs und des Lagerhalters beschränkt. Vielmehr gilt Satz 2 für alle in Satz 1 geregelte gesetzliche Pfandrechte, also auch das Pfandrecht des Kommissionärs (§ 397 HGB) und das Pfandrecht des Verfrachters (§ 495 HGB-E). In der Sache bleibt es dabei, dass ein gesetzliches Pfandrecht für inkonexe Forderungen nicht erworben werden kann, wenn sich der gute Glaube auf die Verfügungsbefugnis des Kommittenten, des Absenders oder Befrachters, des Versenders oder des Einlagerers bezieht.

Zu Nummer 2 (§ 368 HGB)

Aus den zu Nummer 1 (§ 366 Absatz 3 HGB) genannten Gründen soll auch in § 368 Absatz 2 HGB der Verfrachter erwähnt und dadurch – wie bisher in § 623 HGB – sichergestellt werden, dass die in § 368 Absatz 1 HGB enthaltene Regelung über den Pfandverkauf auch auf das gesetzliche Pfandrecht des Verfrachters angewendet wird. Darüber hinaus soll durch die vorgeschlagene Änderung der Reihung der in Absatz 2 genannten Personen berücksichtigt werden, dass das Pfandrecht des Frachtführers im Vierten Buch des Handelsgesetzbuchs vor dem des Spediteurs geregelt ist. Schließlich soll durch die Ersetzung der Wörter „Speditions- oder Frachtvertrag“ durch das Wort „Vertrag“ der Text vereinfacht und zugleich sichergestellt werden, dass nicht nur der vom Frachtführer abgeschlossene Frachtvertrag im Sinne von § 407 HGB und der vom Spediteur abgeschlossene Speditionsvertrag im Sinne von § 453 HGB von der Regelung erfasst werden, sondern auch der vom Verfrachter abgeschlossene Stückgutfrachtvertrag (§ 481 HGB-E) oder Reisefrachtvertrag (§ 527 HGB-E).

Zu Nummer 3 (§ 397 HGB)

Die vorgeschlagene Neufassung des § 397 HGB dient der Anpassung an den in Nummer 21 Buchstabe b vorgeschlagenen § 441 Absatz 1 HGB. Ebenso wie dort soll klargestellt werden, dass ein gesetzliches Pfandrecht auch an Drittgut entstehen kann. Allerdings soll dies nur gelten, wenn sich der Dritte damit einverstanden erklärt hat, dass das Gut dem Kommissionär zum Zwecke des Kaufs oder des Verkaufs übergeben wird, und wenn es sich bei der zu sichernden Forderung und eine konnexe Forderung handelt. Dementsprechend wird der bisherige § 397 HGB in drei Sätze aufgeteilt.

Der erste Satz betrifft das Pfandrecht für konnexe Forderungen. Bei diesen Forderungen handelt es sich mit Ausnahme der Forderungen aus laufender Rechnung in Kommissionsgeschäften um dieselben Forderungen, die auch bisher in § 397 HGB aufgeführt sind. Für diese Forderungen entsteht nach dem vorgeschlagenen Satz 1 ein Pfandrecht an dem Gut des Kommittenten oder, wenn der Kommittent nicht Eigentümer des Gutes ist, an dem eines Dritten, der dem Kauf oder Verkauf des Gutes zugestimmt hat.

Der zweite Satz betrifft das Pfandrecht für inkonnexe Forderungen. Hierunter versteht das Gesetz wie bisher „Forderungen aus laufender Rechnung in Kommissionsgeschäften“. Mit Blick auf die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zu § 441 Absatz 1 HGB soll auch in Bezug auf das gesetzliche Pfandrecht des Kommissionärs bestimmt werden, dass ein Pfandrecht für inkonnexe Forderungen nur an Gut des Kommittenten entstehen kann. Das Gut eines Dritten haftet mithin grundsätzlich nicht für inkonnexe Forderungen des Kommissionärs.

Der dritte Satz normiert das bereits nach geltendem Recht bestehende Erfordernis, dass ein Pfandrecht nur an Kommissionsgut entsteht, das sich im Besitz des Kommissionärs befindet oder über das der Kommissionär mittels Ladeschein, Lagerschein oder Konnossement verfügen kann.

Zu Nummer 4 (§ 408 HGB)

Zu Buchstabe a

Durch die Änderung der Überschrift zu § 408 HGB soll deutlich gemacht werden, dass der vorgeschlagene neue Absatz 3 eine Verordnungsermächtigung enthält.

Zu Buchstabe b

Die vorgeschlagene Änderung von § 408 Absatz 1 HGB dient der Angleichung an den für den Stückgutfrachtvertrag vorgeschlagenen § 515 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 HGB-E. Ebenso wie in der zuletzt genannten Vorschrift ist die Eintragung der vereinbarten Fracht vor allem dann erforderlich, wenn bei Ablieferung des Gutes noch Fracht geschuldet wird. Denn die Eintragung soll insbesondere den Empfänger des Gutes darüber informieren, in welcher Höhe ihn noch eine Frachtzahlungsverpflichtung trifft.

Zu Buchstabe c

Durch den vorgeschlagenen § 408 Absatz 3 soll – ebenso wie im Seefrachtrecht (§ 526 Absatz 4 HGB-E) – die Möglichkeit eröffnet werden, anstelle eines papiergebundenen Frachtbriefs einen elektronischen Frachtbrief zu verwenden. Wie sich insbesondere auf internationaler Ebene gezeigt hat, besteht ein Bedürfnis dafür, den papiergebundenen Frachtbrief durch einen elektronischen Frachtbrief zu ersetzen. So sieht Artikel 2 des vom Binnenverkehrsausschuss der UNECE am 20. Februar 2008 verabschiedeten Zusatzprotokolls zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief vor, dass der in der CMR bezeichnete Frachtbrief mittels elektronischer Kommunikation ausgestellt werden kann. Zwar ist das Zusatzprotokoll zur CMR noch nicht völkerrechtlich in Kraft getreten, weil es bisher lediglich von Bulgarien, Lettland, den Niederlanden und der Schweiz ratifiziert wurde. Es erscheint jedoch geboten, zu-

mindest auf innerstaatlicher Ebene den Weg zur Verwendung eines elektronischen Frachtbriefs zu eröffnen. Auch Artikel 6 § 9 der 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) in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980) bestimmt, dass der Frachtbrief „auch in elektronischen Datenaufzeichnungen“ bestehen kann.

Voraussetzung für einen elektronischen Frachtbrief ist, dass die Gleichwertigkeit der elektronischen Aufzeichnung mit dem herkömmlichen Frachtbrief gewährleistet ist. Dementsprechend verlangt Absatz 3, dass die elektronische Aufzeichnung, um als elektronischer Frachtbrief qualifiziert werden zu können, dieselben Funktionen erfüllen muss wie der papiergebundene Frachtbrief und dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung stets gewahrt bleiben müssen. Der Begriff „Aufzeichnung“ entspricht dabei dem in § 516 Absatz 2 HGB-E nach dem Vorbild der Rotterdam-Regeln eingeführten Begriff. Hierdurch soll deutlich gemacht werden, dass es sich hierbei nicht um eine Privaturkunde im Sinne von § 416 ZPO handelt.

Zu den Funktionen, die die elektronische Aufzeichnung erfüllen muss, zählen insbesondere die Beweisfunktion (§ 409 HGB) und die Instruktionsfunktion des Frachtbriefs. Hinzu kommen kann eine Sperrfunktion, wenn die Parteien sicherstellen wollen, dass Weisungen nur gegen Vorlage des Frachtbriefs befolgt werden (§ 418 Absatz 4 HGB). Soll ein elektronischer Frachtbrief ausgestellt werden, müssen daher Wege gefunden werden, wie die elektronische Aufzeichnung von beiden Parteien unterzeichnet werden kann, wie die in § 408 Absatz 2 Satz 1 HGB genannten drei Originalausfertigungen des Frachtbriefs ausgestellt und nur bestimmten Personen zugeordnet werden können, wie eine Ausfertigung das Gut nach § 408 Absatz 2 Satz 3 HGB „begleiten“ kann, wie die elektronische Aufzeichnung nach § 418 Absatz 4 HGB zum Sperrpapier gekürt werden kann und wie dieses dann nach § 418 Absatz 6 HGB „vorzulegen“ ist und schließlich, wie in die elektronische Aufzeichnung, ohne dass die Authentizität und Integrität der Aufzeichnung in Frage gestellt werden, noch nachträglich Vorbehalte nach § 409 Absatz 2 HGB eingetragen werden können. Nicht erforderlich ist, als weiteres Erfordernis die Einhaltung der elektronischen Form nach § 126a BGB vorzuschreiben. Denn die Authentizität und Integrität der Aufzeichnung lassen sich – bisher jedenfalls – nur bei Einhaltung der elektronischen Form nach § 126a BGB gewährleisten.

Satz 1 sieht bewusst von einer weiter gehenden, detaillierten Regelung des elektronischen Frachtbriefs ab. Denn ausreichende Erfahrungen mit der Verwendung elektronischer Dokumente in der Praxis fehlen noch. Die Entwicklung elektronischer Frachtbriefe soll daher nicht durch eine starre und detaillierte gesetzliche Regelung verhindert werden. Nach Satz 2 soll jedoch das Bundesministerium der Justiz ermächtigt werden, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern weitere Einzelheiten zu den oben aufgeworfenen Fragen durch Rechtsverordnung zu regeln. Die Formulierung „Einzelheiten des Mitführens des elektronischen Frachtbriefs“ soll dabei den Fall abdecken, dass

nach § 408 Absatz 2 Satz 4 HGB eine Ausfertigung des Frachtbriefs das Gut begleitet und damit vom jeweiligen Beförderer mitgeführt werden muss.

Die Rechtsverordnung des Bundesministeriums der Justiz bedarf nicht der Zustimmung des Bundesrates. Denn die in Artikel 80 Absatz 2 GG genannten Kriterien, die eine Zustimmung des Bundesrates erforderlich machen würden, sind nicht erfüllt.

Zu Nummer 5 (§ 411 HGB)

Die vorgeschlagene Einfügung eines neuen Satzes 2 in § 411 HGB dient der Angleichung an den vorgeschlagenen § 484 Satz 2 HGB-E. Auf die Begründung zu dieser Vorschrift wird verwiesen.

Zu Nummer 6 (§ 412 HGB)

Durch die Änderung der Überschrift zu § 412 HGB soll kenntlich gemacht werden, dass in Absatz 4 eine Verordnungsermächtigung enthalten ist.

Zu Nummer 7 (§ 413 HGB)

Die Einfügung des Wortes „alle“ ist rein sprachlich bedingt und dient der Anpassung an den in Nummer 40 vorgeschlagenen § 486 HGB.

Zu Nummer 8 (§ 414 HGB)

Entgegen dem Vorschlag der Sachverständigengruppe soll davon abgesehen werden, eine verschuldensabhängige Haftung des Absenders für die in § 414 Absatz 1 Satz 1 HGB aufgezählten Pflichtverletzungen einzuführen. Vielmehr soll an der mit dem Transportrechtsreformgesetz vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) getroffenen Grundentscheidung festgehalten werden, die Haftung des Absenders für ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung, für die Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit von Angaben im Frachtbrief, für das Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes sowie für das Fehlen, die Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit von Begleitpapieren und Auskünften nach dem Vorbild insbesondere der CMR (Artikel 10, 7, 22 und 11) auszugestalten (vgl. Begründung zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Transportrechtsreformgesetz – TRG), Bundestagsdrucksache 13/8445, S. 43 (zu § 414)). Denn so können Lücken im Haftungsschutz des Frachtführers, die sich bei einer Verschuldenshaftung auf Grund von Zurechnungsproblemen in den Fällen ergeben können, in denen der Absender das Gut sowie etwa begleitende Angaben von einem Dritten übernimmt, am besten vermieden werden.

Abgesehen wird allerdings auch davon, ergänzend nach dem Vorbild des § 488 Absatz 3 HGB-E eine verschuldensunabhängige Haftung des Absenders auch für die Fälle zu begründen, in denen ein Ladeschein ausgestellt wurde. Denn anders als das Seefrachtrecht (§ 513 Absatz 1 HGB-E) sieht das allgemeine Transportrecht keinen Anspruch auf Ausstellung eines Ladescheins vor. Insbesondere ist der Frachtführer, der von der ihm in § 444 Absatz 1 HGB eingeräumten Möglichkeit Gebrauch macht, einen Ladeschein auszustellen, nicht, wie der Verfrachter nach § 515 Absatz 2 HGB-E, verpflichtet, bestimmte Angaben des Absenders auf dessen Verlangen in den Ladeschein aufzuneh-

men. Es besteht daher auch keine Veranlassung, den Absender in gleicher Weise wie bei Ausstellung eines Frachtbriefs für die Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der von ihm gemachten Angaben, die in den Ladeschein aufgenommen wurden, haften zu lassen.

Dagegen soll der bisherige § 414 Absatz 1 Satz 2 HGB aufgehoben werden, da sich weder in der CMR noch in einem anderen internationalen Übereinkommen ein Vorbild für die genannte Vorschrift findet, wonach die Haftung des Absenders summenmäßig beschränkt ist. Mit dieser Aufhebung soll insbesondere der Kritik Rechnung getragen werden, dass eine auf das Gewicht des beförderten Gutes bezogene Haftungshöchstsumme systemwidrig ist, da die in § 414 HGB geregelten Pflichtverletzungen und die Größenordnung der hieraus möglicherweise resultierenden Schäden keinen Bezug zu den Güterschäden in der Obhut des Frachtführers haben (vgl. Canaris, Handelsrecht, 24. Aufl. 2006, § 31 Rn. 58; Koller, Transportrecht, 7. Aufl. 2010, § 414 Rn. 16; Thume, Das neue Transportrecht, Betriebs-Berater 1998, S. 2117 (2118)). Um gleichwohl das mit dieser Vorschrift zum Ausdruck gebrachte Ziel, ein Gleichgewicht der Haftung des Absenders mit der des Frachtführers zu schaffen, durchzusetzen, wird vorgeschlagen, an ihrer Stelle eine Vorschrift in § 449 HGB-E aufzunehmen, wonach durch AGB eine Haftungshöchstsumme eingeführt werden kann.

Zu Nummer 9 (§ 416 HGB)

Die vorgeschlagenen Änderungen haben rein sprachliche Gründe. Ziel ist, den im allgemeinen Frachtrecht lediglich in den bisherigen §§ 416 und 417 HGB verwendeten Begriff „Ladung“ zu vermeiden. In der Sache ergeben sich keine Änderungen.

Zu Nummer 10 (§ 417 HGB)

Zu Buchstabe a

Durch die vorgeschlagene Ersetzung der Wörter „wenn er zur Verladung nicht verpflichtet ist“ durch die Wörter „wenn ihm das Verladen nicht obliegt“, soll klargestellt werden, dass die Verladung oder die bloße Zurverfügungstellung des Gutes nicht eine Handlung darstellt, zu der der Absender verpflichtet ist, sondern dass es sich hierbei um eine Mitwirkungshandlung im Sinne des § 642 BGB handelt, ohne welche der Frachtführer seiner Beförderungsverpflichtung nicht nachkommen kann.

Zu Buchstabe b

Der bisherige § 417 Absatz 2 HGB soll nach dem Vorbild des Seefrachtrechts (§ 490 HGB-E) geändert werden. Nach den vorgeschlagenen Änderungen soll dem Frachtführer – ebenso wie dem Verfrachter – ein Kündigungsrecht eingeräumt werden, wenn offensichtlich wird, dass das Gut innerhalb der vom Frachtführer gesetzten Nachfrist nicht verladen wird. Dies entspricht der Wertung des § 323 Absatz 4 BGB. Zugleich wird der im allgemeinen Frachtrecht nur in den bisherigen §§ 416 und 417 HGB verwendete Begriff „Ladung“ durch den ansonsten verwendeten Begriff „Gut“ ersetzt.

Zu Buchstabe c

Die Neufassung von Absatz 3 hat rein sprachliche Gründe. Ziel ist, den im allgemeinen Frachtrecht lediglich in den bis-

herigen §§ 416 und 417 HGB verwendeten Begriff „Ladung“ zu vermeiden. In der Sache ergeben sich keine Änderungen.

Zu Buchstabe d

Absatz 4 bestimmt nach dem Vorbild von § 490 Absatz 4 HGB-E und des darin berücksichtigten § 323 Absatz 2 BGB, unter welchen Voraussetzungen der Frachtführer auch ohne Fristsetzung den Vertrag kündigen oder mit der Beförderung des bereits verladenen Teils des Gutes beginnen kann. Dabei berücksichtigt die Vorschrift, dass es bei den darin geregelten Fällen, anders als bei § 323 Absatz 2 BGB, nicht darum geht, dass der Schuldner eine fällige Leistung nicht oder nicht vertragsgemäß erbringt, sondern dass der Absender als Gläubiger die ihm obliegende Mitwirkungshandlung unterlässt und dadurch in Annahmeverzug gerät.

Absatz 4 Satz 1 ist § 323 Absatz 2 Nummer 1 BGB nachgebildet. Ähnlich wie dort soll eine Fristsetzung entbehrlich sein, wenn der Absender die Erfüllung der ihm obliegenden Mitwirkungshandlung ernsthaft und endgültig verweigert. Nicht in Absatz 4 aufgenommen werden soll eine dem § 323 Absatz 2 Nummer 2 BGB nachgebildete Regelung. Zwar ist es durchaus denkbar, dass die Vertragsparteien eine Fixabrede getroffen haben, wonach die Beförderung genau zu einer fest bestimmten Zeit beginnen soll und der Frachtführer den Fortbestand seiner vertraglichen Pflicht zur Beförderung des in Frage stehenden Gutes daran gebunden hat, dass das Gut zeitgerecht verladen oder zur Verfügung gestellt wird. Eine solche Abrede dürfte allerdings eher der Ausnahmefall sein. Es erscheint daher ausreichend, es den Vertragsparteien zu überlassen zu regeln, welche Rechtsfolgen sie an eine nicht zeitgerechte Verladung oder Zurverfügungstellung knüpfen wollen.

Absatz 4 Satz 2 regelt nach dem Vorbild des § 323 Absatz 2 Nummer 3 BGB, unter welchen Voraussetzungen der Frachtführer den Vertrag mit sofortiger Wirkung kündigen kann. Durch die in Anlehnung an die §§ 314 und 324 BGB gewählte Formulierung „besondere Umstände, die die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses unzumutbar machen“ soll deutlich gemacht werden, dass Satz 2 den Fall der Kündigung aus wichtigem Grund regelt. Hierfür soll es nicht genügen, dass der Befrachter oder Ablader die Abladung nicht bewirkt hat. Hinzu kommen müssen vielmehr weitere Umstände, aus denen folgt, dass dem Verfrachter ein Festhalten am Vertrag nicht mehr zuzumuten ist.

Ebenso wie in § 490 Absatz 4 Satz 2 HGB-E beschränkt sich die Vorschrift auf die Kündigung des Vertrages nach Absatz 2. Denn es erscheint widersprüchlich, dem Frachtführer bei Vorliegen von Umständen, die die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses unzumutbar machen, ausdrücklich zu gestatten, das Vertragsverhältnis fortzusetzen und mit der Beförderung des bereits verladenen Teils des Gutes zu beginnen.

Zu Buchstabe e

Auf Grund der in Buchstabe b vorgeschlagenen Einfügung eines neuen Absatzes 4 ist der nachfolgende Absatz umzumerken.

Zu Nummer 11 (§ 418 HGB)

Die vorgeschlagene Neufassung von § 418 Absatz 6 Satz 2 HGB dient der Angleichung der Regelungen, die sich für den Ladeschein in § 447 Satz 2 HGB sowie für den Stückgutfrachtvertrag und das Konnossement in § 491 Absatz 5 Satz 2 HGB-E und § 521 Absatz 2 Satz 2 HGB-E finden. Ziel ist, die Haftung des Frachtführers auch in den Fällen, in denen er eine Weisung ohne Vorlage eines Frachtbriefs mit Sperrvermerk befolgt hat, auf den Betrag zu begrenzen, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre. Denn es erscheint widersprüchlich, den Frachtführer in diesem Falle weitergehend haften zu lassen als in den Fällen, in denen ein Frachtführer oder Verfrachter eine Weisung ausgeführt hat, ohne sich den Ladeschein oder – bei Seebeförderungen – den Seefrachtbrief oder das Konnossement vorlegen zu lassen.

Zu Nummer 12 (§ 419 HGB)

Entsprechend einer Empfehlung der Sachverständigen-Gruppe zur Reform des Seehandelsrechts wird vorgeschlagen, den geltenden § 419 HGB an § 492 HGB-E anzupassen.

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Durch die vorgeschlagene Neufassung von § 419 Absatz 1 Satz 1 HGB soll nach dem Vorbild von § 492 Absatz 1 Satz 1 HGB-E auf die – im Ergebnis unmaßgebliche – Unterscheidung zwischen einem Beförderungshindernis und einem Ablieferungshindernis verzichtet werden. Zugleich soll in Übereinstimmung mit § 492 Absatz 1 Satz 1 HGB-E klargestellt werden, dass die Vorschrift nur dann zur Anwendung gelangt, wenn das Beförderungs- oder Ablieferungshindernis nach Übernahme des Gutes erkennbar wurde. Schließlich soll durch eine Verweisung auf § 446 klargestellt werden, dass bei Ausstellung eines Ladescheins Verfügungsberechtigter im Sinne des § 419 HGB stets der durch den Ladeschein legitimierte Besitzer ist.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die vorgeschlagene Änderung von § 419 Absatz 1 Satz 2 HGB dient der Klarstellung, dass in den Fällen, in denen ein Ladeschein ausgestellt ist, das Verfügungsrecht des Absenders selbst dann nicht wieder auflebt, wenn von dem an sich verfügungsberechtigten Empfänger keine Weisung erlangt werden. Denn wie beim Konnossement bleibt die Verfügungsbefugnis, wenn ein Ladeschein ausgestellt ist, stets beim legitimierten Besitzer des Ladescheins.

Zu Buchstabe b

Mit der vorgeschlagenen Änderung von § 419 Absatz 3 Satz 2 HGB soll – ebenso wie in dem nach Buchstabe a Doppelbuchstabe aa geänderten § 419 Absatz 1 HGB – berücksichtigt werden, dass Verfügungsberechtigter bei Ausstellung eines Ladescheins stets der durch den Ladeschein legitimierte Besitzer ist.

Zu Nummer 13 (§ 420 HGB)

Die vorgeschlagene Änderung von § 420 HGB dient einer Anpassung an § 493 HGB-E.

Zu Buchstabe a

Entsprechend dem für den Stückgutfrachtvertrag vorgeschlagenen § 493 Absatz 2 und 3 HGB-E soll auch in dem bisherigen § 420 HGB bestimmt werden, dass der Anspruch auf Fracht entfällt, soweit die Beförderung unmöglich ist, dass jedoch der Anspruch auf die – volle – Fracht fortbesteht, wenn der Grund für die Unmöglichkeit im Risikobereich des Absenders liegt oder zu einer Zeit eintritt, zu welcher der Absender in Annahmeverzug ist. Auf die Begründung zu § 493 Absatz 2 und 3 HGB-E wird verwiesen.

Zu Buchstabe b

Die vorgeschlagene Änderung der Absatzzählung ist durch die Ersetzung des bisherigen Absatzes 2 durch zwei neue Absätze bedingt.

Zu Nummer 14 (§ 421 HGB)

Die vorgeschlagene Änderung von § 421 Absatz 3 HGB stellt eine Folgeänderung zu der in Nummer 9 vorgeschlagenen Änderung des § 420 HGB dar.

Zu Nummer 15 (§ 431 HGB)

Nummer 15 hat eine Anpassung von § 431 Absatz 2 HGB an § 504 Absatz 2 HGB-E zum Ziel.

Zu Buchstabe a

Durch die vorgeschlagene Änderung von § 431 Absatz 1 soll zu der allgemeinen Terminologie des Transportrechts zurückgekehrt und wieder der Begriff „Gut“ verwendet werden. Der bisher in Absatz 1 verwendete Begriff „Sendung“ soll, wie zu Buchstabe b vorgeschlagen, erst in Absatz 2 verwendet und dort zugleich definiert werden. Denn nur für die Zwecke des Absatzes 2 kommt es auf das Vorliegen einer „Sendung“ an.

Zu Buchstabe b

Die vorgeschlagene Änderung des bisherigen § 431 Absatz 2 HGB dient der Angleichung an § 504 Absatz 2 HGB-E. Ähnlich wie dort erscheint es zweckmäßig zu definieren, was unter dem Begriff „Sendung“ zu verstehen ist. Dabei knüpft die Definition an die Terminologie des bisherigen Absatzes 2 an, der von dem Verlust oder der Beschädigung „einzelner Frachtstücke der Sendung“ spricht. Unter einer „Sendung“ versteht daher der vorgeschlagene Absatz 2 das aus mehreren Frachtstücken zusammengesetzte Gut. Unerheblich ist, ob diese Frachtstücke von einem oder mehreren Fahrzeugen befördert werden.

Durch die vorgeschlagene Änderung von § 431 Absatz 2 Nummer 1 HGB soll die Vorschrift sprachlich der Redaktion des § 504 Absatz 2 Nummer 1 HGB-E angepasst werden. In der Sache ergeben sich keine Abweichungen.

Durch die vorgeschlagene Änderung von § 431 Absatz 2 Nummer 2 HGB soll die Vorschrift sprachlich der Redaktion des § 504 Absatz 2 Nummer 2 HGB-E angepasst werden. In der Sache ergeben sich keine Abweichungen.

Zu Nummer 16 (§ 434 HGB)

Die vorgeschlagene Änderung des § 434 Absatz 2 Satz 2 HGB hat zwei Ziele: zum einen die Verbesserung des Schutzes vertragsfremder Dritter, zum andern aber auch die Verbesserung des Schutzes eines gutgläubigen Frachtführers.

Dem Schutz vertragsfremder Dritter dient die neue Nummer 1. Durch sie soll erreicht werden, dass Dritte, die einer Beförderung zugestimmt haben, aber nicht den Frachtvertrag abgeschlossen haben, oder für die die Voraussetzungen der Nummern 2 und 3 nicht erfüllt sind, vor vertraglichen Einwendungen des Frachtführers, durch die die gesetzliche Haftung des Frachtführers weiter eingeschränkt wird, geschützt werden. Denn es erscheint nicht sachgerecht, dass der Frachtführer vertragsfremden Dritten gegenüber die Möglichkeit haben soll, sich auf eine gemäß § 449 Absatz 1 HGB-E individualvertraglich vereinbarte Reduzierung der gesetzlichen Haftung des Frachtführers oder eine gemäß § 449 Absatz 2 HGB-E durch AGB vorgenommene Absenkung der für den Frachtführer gesetzlich vorgesehenen Haftungshöchstbeträge berufen kann.

Der Verbesserung des Schutzes eines gutgläubigen Frachtführers dient die vorgeschlagene Änderung der Regelung in dem bisherigen § 434 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 HGB, die sich jetzt in der Nummer 2 wiederfindet. Danach soll sich der Frachtführer auch dann gegenüber außervertraglichen Ansprüchen eines Dritten, der der Beförderung nicht zugestimmt hat, auf Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen berufen können, wenn er die fehlende Befugnis des Absenders, das Gut zu versenden, infolge leichter Fahrlässigkeit nicht kannte. Lediglich positive Kenntnis oder grobe Fahrlässigkeit sollen einen Einwendungsausschluss begründen. Die Vorschrift hat ihr Vorbild im Seefrachtrecht (§ 506 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 HGB-E). Auf die Begründung zu der entsprechenden Regelung im Seefrachtrecht wird verwiesen.

Zu Nummer 17 (§ 437 HGB)**Zu Buchstabe a**

Die vorgeschlagene Änderung des § 437 Absatz 1 HGB ist § 509 Absatz 1 Satz 1 HGB-E nachgebildet. Auf die Begründung hierzu wird verwiesen.

Zu Buchstabe b

Die vorgeschlagene Änderung des § 437 Absatz 2 HGB dient der Klarstellung, dass der Frachtführer nicht nur „Einwendungen“ geltend machen kann, sondern auch „Einreden“. Die entsprechende Formulierung findet sich in § 509 Absatz 2 HGB-E.

Zu Nummer 18 (§ 438 HGB)**Zu Buchstabe a**

Die vorgeschlagene Änderung von § 438 Absatz 1 Satz 1 HGB dient der Anpassung an § 510 Absatz 1 Satz 1 HGB-E. Ebenso wie dort soll auf die Formulierung „in vertragsgemäßem Zustand“ verzichtet werden, weil diese Formulierung unklar erscheint. In der Sache ergeben sich keine Änderungen.

Zu Buchstabe b

Die vorgeschlagene Änderung von § 438 Absatz 1 Satz 2 HGB dient der Klarstellung, dass nur der Verlust oder die Beschädigung hinreichend deutlich angezeigt werden muss, nicht aber bereits der hieraus resultierende Schaden. Die entsprechende Formulierung findet sich im Seefrachtrecht in § 510 Absatz 1 Satz 2 HGB-E.

Zu Nummer 19 (§ 439 HGB)**Zu Buchstabe a**

Nach Buchstabe a soll der bisherige § 439 Absatz 3 Satz 1 HGB durch zwei Sätze ersetzt werden.

Der vorgeschlagene Satz 1 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 439 Absatz 3 Satz 1 HGB. Vor dem Wort „wird“ soll jedoch das Wort „auch“ eingefügt werden. Hierdurch soll in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 13. März 2008, TranspR 2008, S. 467 ff.) klargestellt werden, dass die allgemeine, die Hemmung der Verjährung regelnde Vorschrift des § 203 BGB nicht durch § 439 Absatz 3 HGB verdrängt wird.

Zum ändern soll von dem Erfordernis abgesehen werden, dass die Erklärung „schriftlich“ sein muss. Damit soll der Kritik an den Entscheidungen des LG Hamburg (Urteil vom 12. Februar 2009, TranspR 2009, S. 224 ff.) und des OLG München (Urteil vom 23. Juli 2008, TranspR 2008, S. 321 ff.) Rechnung getragen werden, die unter Bezugnahme auf den Wortlaut von Satz 1 eine per Telefax bzw. per E-Mail übermittelte Erklärung für nicht formgerecht erachtet haben. Außerdem soll berücksichtigt werden, dass es nach allgemeiner Auffassung auch bei Anwendung von Artikel 32 Absatz 2 CMR, der nach der Begründung zum Transportrechtsreformgesetz Vorbild für die Regelung in Satz 1 war (vgl. Bundestagsdrucksache 13/8445, S. 79), nicht erforderlich ist, dass die nach dieser Vorschrift geforderte „schriftliche Reklamation“ den Erfordernissen von § 126 BGB genügt. Vielmehr wird für ausreichend erachtet, dass die Erklärung in irgendeiner Weise „verkörpert“ ist. Schließlich ist zu bedenken, dass ein Festhalten am Schriftformerfordernis auch deshalb wenig überzeugend erscheint, weil eine Hemmung der Verjährung auch nach der allgemeinen Regelung des § 203 HGB möglich ist, danach aber bereits mündliche Verhandlungen für eine Hemmung ausreichen.

Auch wenn davon abgesehen werden soll, nur solchen Erklärungen eine Hemmungswirkung beizumessen, die der Schriftform genügen, erscheint es nicht sachgerecht, auf jedes Formerfordernis zu verzichten. Denn ebenso wie bei Artikel 32 Absatz 2 CMR erscheint es im Interesse der Vertragsparteien geboten, die in § 439 Absatz 3 Satz 1 geregelte Erklärung des Absenders oder Empfängers bestimmten Formerfordernissen zu unterwerfen. Denn das Formerfordernis dient dazu, dem Frachtführer die Überprüfung der Beanstandungen zu erleichtern und die bei mündlichen Erklärungen vermehrt möglichen Fehlerquellen auszuschalten. Entsprechend der Wertung zu Artikel 32 Absatz 2 CMR erscheint es aber auch ausreichend, in dem vorgeschlagenen Satz 2 die Textform vorzuschreiben. Die Erklärung muss also in einer Urkunde oder in einer auf andere zur dauerhaften Wiedergabe in Schriftzeichen geeigneten Weise abgegeben werden, außerdem muss die Person des Erklärenden

genannt und der Abschluss der Erklärung durch Nachbildung der Namensunterschrift oder anders erkennbar gemacht werden (§ 126b BGB).

Zu Buchstabe b

Durch die vorgeschlagene Einfügung der Wörter „von Schadensersatzansprüchen wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist“ in § 439 Absatz 4 HGB soll in Übereinstimmung mit dem in § 449 HGB zum Ausdruck gekommenen Rechtsgedanken und der in § 609 Absatz 1 HGB-E getroffenen Regelung über die Verjährung von Ansprüchen wegen Verlust oder Beschädigung von Gut, das auf der Grundlage eines Stückgutfrachtvertrags befördert wird, die Vertragsfreiheit nur eingeschränkt werden, soweit es um die Verjährung der genannten Schadensersatzansprüche geht. Soweit andere Ansprüche betroffen sind, erscheint die Einschränkung der Vertragsfreiheit nach dem bisherigen Absatz 4 zu weitgehend. Denn auch § 449 HGB schränkt die Vertragsfreiheit nur ein, soweit es um Schadensersatzansprüche der Vertragsparteien geht.

Zu Nummer 20 (§ 440 HGB)

Wie zu Artikel 6 dieses Gesetzentwurfs vorgeschlagen, sollen Sonderregelungen zum Gerichtsstand bei Beförderungen in der Zivilprozessordnung getroffen werden. Dementsprechend soll die bisher in § 440 HGB enthaltene Regelung in den vorgeschlagenen § 30 Absatz 1 ZPO überführt werden. Als Folgeänderung wird daher die Aufhebung von § 440 HGB vorgeschlagen.

Zu Nummer 21 (§ 441 HGB)**Zu Buchstabe a**

Durch die vorgeschlagene Änderung der Überschrift soll deutlich gemacht werden, dass die Vorschrift nur das Pfandrecht des Frachtführers regelt.

Zu Buchstabe b

Die vorgeschlagene Neufassung des bisherigen § 441 Absatz 1 HGB dient – neben einer redaktionellen Anpassung der Vorschrift an die übliche Diktion im BGB – der Beantwortung der Frage, ob nach § 441 HGB ein gesetzliches Pfandrecht auch entsteht, wenn das zur Beförderung übergebene Gut nicht im Eigentum des Absenders steht, aber der Eigentümer mit dem Transport uneingeschränkt einverstanden war, und, wenn ja, ob es sich in letzterem Falle bei dem Gut um Eigenware des den Beförderungsauftrag erteilenden Absenders handeln muss. In Übereinstimmung mit der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 10. Juni 2010 (TranspR 2010, S. 303) und der überwiegenden Auffassung in der Literatur soll klargestellt werden, dass das gesetzliche Frachtführerpfandrecht nicht nur an Gut des Absenders entstehen kann, sondern auch an Gut eines Dritten, vorausgesetzt, dass dieser der Beförderung des Gutes zugestimmt hat. Dabei wird allerdings, wie dies auch der BGH tut, zwischen dem Pfandrecht für konnexe Forderungen und dem Pfandrecht für inkonnexe Forderungen unterschieden. Nach Satz 1 kann ein Pfandrecht für konnexe Forderungen auch an Gut eines Dritten entstehen, vorausgesetzt, der Dritte hat der Beförderung des Gutes zugestimmt. Handelt

es sich dagegen um ein Pfandrecht für inkonexe Forderungen, so ist nach Satz 2 erforderlich, dass es sich bei dem zur Beförderung übergebenen Gut um Gut des Absenders handelt. Die vom Eigentümer, der nicht zugleich Absender ist, erteilte Zustimmung zu der Beförderung des Gutes reicht also für das Entstehen eines Pfandrechts für inkonexe Forderungen nicht aus. Denn es begegnet Bedenken, den Eigentümer von Drittgut stets auch für die Schulden des Absenders einstehen zu lassen, die mit der Beförderung dieses Gutes nichts zu tun haben.

Liegen die in Absatz 1 Satz 1 und 2 normierten Voraussetzungen nicht vor, so kommt nur ein gutgläubiger Erwerb des Pfandrechts in Betracht. Die Frage, unter welchen Voraussetzungen ein gutgläubiger Erwerb des gesetzlichen Pfandrechts möglich ist, beantwortet sich auch weiterhin nach den für den gutgläubigen Erwerb von gesetzlichen Pfandrechten maßgeblichen Vorschriften. So ist nach den §§ 1257, 1207, 932 ff. BGB ein gutgläubiger Erwerb des gesetzlichen Pfandrechts zu bejahen, wenn der Frachtführer in gutem Glauben an das Eigentum des Absenders war. Darüber hinaus ist ein gutgläubiger Erwerb des Pfandrechts zu bejahen, wenn der Frachtführer in gutem Glauben an die Verfügungsbefugnis des Absenders war (§ 366 Absatz 3 in Verbindung mit Absatz 1 HGB). Letzteres gilt allerdings nur, wenn es um ein Pfandrecht für konexe Forderungen geht. Für den gutgläubigen Erwerb eines gesetzlichen Pfandrechts für inkonexe Forderungen genügt dagegen, wie sich aus § 366 Absatz 3 Satz 2 HGB-E ergibt, der gute Glauben des Frachtführers an eine Verfügungsbefugnis des Absenders durch den Eigentümer nicht.

Zu Buchstabe c

Durch die vorgeschlagene Änderung des § 441 Absatz 4 Satz 1 HGB soll berücksichtigt werden, dass insbesondere in den Fällen, in denen ein Ladeschein ausgestellt wurde, auch eine andere Person als der im Frachtvertrag bestimmte Empfänger durch den Pfandverkauf in seinen Rechten beeinträchtigt sein kann. Denn der im Frachtvertrag bestimmte Empfänger ist nicht notwendigerweise identisch mit dem legitimierten Besitzer des Ladescheins, der nach dem in Nummer 25 vorgeschlagenen § 445 Absatz 1 HGB berechtigt ist, die Ablieferung des Gutes zu verlangen. Soweit der legitimierte Besitzer, nicht aber der im Frachtvertrag bestimmte Empfänger in seinen Rechten beeinträchtigt ist, erscheint es nicht sachgerecht, zu verlangen, dass die Androhung des Pfandverkaufs sowie weitere Benachrichtigungen an letzteren zu richten sind. Adressat sollte derjenige sein, dessen Rechte durch den Verkauf beeinträchtigt werden. Daher sieht der Entwurf in Abweichung vom geltenden § 441 Absatz 4 Satz 1 HGB vor, dass der verfügungsberechtigte Empfänger zu unterrichten ist. Die Formulierung „verfügungsberechtigter Empfänger“ knüpft an die Formulierung in dem in Nummer 12 vorgeschlagenen § 419 Absatz 1 HGB an, der von dem nach § 418 oder § 446 Verfügungsberechtigten spricht. Unter dem „verfügungsberechtigten Empfänger“ im Sinne des vorgeschlagenen § 441 Absatz 4 Satz 1 HGB ist daher entweder der im Vertrag bestimmte Empfänger oder, bei Ausstellung eines Ladescheins, der legitimierte Besitzer des Ladescheins zu verstehen.

Ist der verfügungsberechtigte Empfänger nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so bleibt es nach

§ 441 Absatz 4 Satz 2 HGB dabei, dass die in den §§ 1234, 1237 und 1241 des Bürgerlichen Gesetzbuchs vorgesehenen Androhungen und Benachrichtigungen an den Absender zu richten sind. Anders als beim Weisungsrecht (§ 419 Absatz 1 Satz 2 HGB-E) muss sich der Frachtführer also auch dann, wenn er einen Ladeschein ausgestellt hat, bei Nichtermittelbarkeit des verfügungsberechtigten Empfängers oder bei Verweigerung der Annahme durch den verfügungsberechtigten Empfänger an den Absender wenden. Denn da der Absender selbst dann, wenn ein Ladeschein ausgestellt wurde, zur Zahlung der Fracht nach § 412 Absatz 4 HGB verpflichtet bleibt, erscheint es sachgerecht, ihm auch die Möglichkeit zu belassen, den Pfandverkauf noch abzuwenden.

Eine entsprechende Regelung für den Stückgutfrachtvertrag findet sich in § 495 Absatz 5 HGB-E.

Zu Nummer 22 (§ 443 HGB)

Die vorgeschlagene Änderung des § 443 Absatz 1 HGB stellt eine Folgeänderung zu der in Nummer 40 vorgeschlagenen Neufassung des Fünften Buches des Handelsgesetzbuchs dar. Sie berücksichtigt, dass die bisher in § 623 HGB enthaltene Regelung über das Pfandrecht des Verfrachters nunmehr in § 495 enthalten ist.

Zu Nummer 23 (§ 444 HGB)

Zu Buchstabe a

Durch die vorgeschlagene Änderung der Überschrift zu § 444 HGB soll berücksichtigt werden, dass, wie nachstehend ausgeführt, eine Verordnungsermächtigung in die Vorschrift aufgenommen wird.

Zu Buchstabe b

Wie zu dem in Nummer 24 vorgeschlagenen § 444a HGB-E ausgeführt, soll anstelle des bisherigen § 444 Absatz 3 und 4 HGB in dem neuen § 444a HGB eine Regelung über das Verhältnis des Ladescheins zum Frachtvertrag sowie über die Vermutungswirkung des Ladescheins getroffen werden. An die Stelle des bisherigen Absatzes 3 soll in Übereinstimmung mit den im Entwurf vorgeschlagenen Vorschriften für den Frachtbrief, das Konnossement und den Seefrachtbrief (§ 408 Absatz 3, § 516 und § 526 Absatz 4 HGB-E) eine Regelung treten, die die Möglichkeit eröffnet, einen papiergebundenen Ladeschein durch eine elektronische Aufzeichnung zu ersetzen. Voraussetzung ist allerdings, dass die Gleichwertigkeit der elektronischen Aufzeichnung mit dem herkömmlichen Ladeschein gewährleistet ist. Hierfür ist erforderlich, dass, die elektronische Aufzeichnung dieselben Funktionen wie der herkömmliche Ladeschein erfüllt und dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung stets gewährleistet sind.

Zu den Funktionen, die die elektronische Aufzeichnung erfüllen muss, zählen wie beim Konnossement die Beweisfunktion, die Instruktionsfunktion, die Sperrfunktion, die Traditionsfunktion und die Legitimationsfunktion. Soll ein elektronischer Ladeschein verwendet werden, müssen daher Wege gefunden werden, wie ein elektronischer Ladeschein unterzeichnet, „vorgelegt“, „zurückgegeben“ und „übertragen“ werden kann, wie ein „legitimierter Besitzer“ den formalen Nachweis der Legitimation erbringen kann, und wie

nachträglich in Vorbehalte in die Aufzeichnung aufgenommen werden können, ohne dass die Authentizität und Integrität der in der Daten in Frage gestellt ist.

Ebenso wie beim elektronischen Konnossement soll aus den zu § 516 Absatz 2 HGB-E ausgeführten Gründen von einer weiter gehenden, detaillierten Regelung des elektronischen Ladescheins abgesehen werden. Auf Grund der in Satz 2 vorgesehenen Verordnungsermächtigung soll jedoch das Bundesministerium der Justiz die Möglichkeit erhalten, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung die Einzelheiten der Ausstellung, Vorlage, Rückgabe und Übertragung eines elektronischen Ladescheins sowie das Verfahren einer nachträglichen Eintragung von Vorbehalten zu regeln. Die Rechtsverordnung bedarf nicht der Zustimmung des Bundesrates, weil die in Artikel 80 Absatz 2 GG genannten Kriterien, die eine Zustimmung des Bundesrates erforderlich machen würden, nicht erfüllt sind.

Zu Buchstabe c

Wie zu Buchstabe b ausgeführt, soll die in dem bisherigen § 444 Absatz 4 HGB angesprochene Problematik, in welchem Verhältnis frachtvertragliche Ansprüche zu den Ansprüchen aus dem Ladeschein stehen, in dem unter Nummer 24 vorgeschlagenen neuen § 444a HGB geregelt werden. Absatz 4 soll daher aufgehoben werden.

Zu Nummer 24 (§ 444a HGB)

Durch den neu vorgeschlagenen § 444a HGB sollen die Regelungen über den Ladeschein stärker an den im Fünften Buch getroffenen Regelungen zum Konnossement angelehnt werden.

Der vorgeschlagene § 444a Absatz 1 HGB entspricht dem bisherigen § 444 Absatz 3 Satz 2 HGB. Redaktionell wurde die Vorschrift dem § 517 Absatz 1 Satz 1 HGB-E angeglichen.

§ 444a Absatz 2 Satz 1 und 2 entspricht in der Sache weitgehend dem bisherigen § 444 Absatz 3 Satz 3 HGB. Die Regelungen sind jedoch der Fassung des § 522 Absatz 2 HGB-E angeglichen worden. Insbesondere wird nunmehr zwischen der Begebung des Ladescheins an den darin benannten Empfänger und der Übertragung des Ladescheins an einen Dritten durch Indossament oder, wie beim Inhaberaladeschein, durch Einigung und Übergabe (§ 929 BGB) unterschieden. Hierdurch soll insbesondere wie im Seefrachtrecht gewährleistet werden, dass auch der gutgläubige erste Nehmer eines Rekta- oder der Orderpapiers geschützt wird.

Satz 3 regelt nach dem Vorbild von § 522 Absatz 3 Satz 2 HGB-E den Fall, dass ein ausführender Frachtführer nach § 437 HGB von dem aus dem Ladeschein Berechtigten in Anspruch genommen wird. Ebenso wie bei der Ausstellung eines Konnossements soll dem Schutzbedürfnis des ausführenden Frachtführers der Vorrang vor den Interessen gutgläubiger Dritter eingeräumt werden, sofern der Ladeschein nicht von ihm oder einem Vertreter ausgestellt wurde. Auf die Begründung zu § 522 Absatz 3 HGB-E wird verwiesen.

Absatz 3 ist § 519 HGB-E nachgebildet. Die Vorschrift tritt an die Stelle des bisherigen, am geltenden § 656 Absatz 1 HGB orientierten § 444 Absatz 3 Satz 1 HGB sowie des bis-

herigen § 446 HGB. Auf die Begründung zu § 519 HGB-E wird verwiesen.

Zu Nummer 25 (§§ 445 bis 449 HGB)

Zu § 445

Die vorgeschlagene Neufassung des § 445 HGB dient der Angleichung der Vorschrift an § 521 HGB-E.

Absatz 1 entspricht im Wesentlichen dem geltenden § 446 Absatz 1 HGB. Ebenso wie dieser regelt er, welche Rechte der formell durch den Ladeschein ausgewiesene Besitzer (legitimierter Besitzer des Ladescheins) hat. Dabei stellt Absatz 1 nach dem Vorbild des § 521 Absatz 1 HGB-E klar, dass der legitimierte Besitzer des Ladescheins die Ablieferung des Gutes nur dann verlangen kann, wenn das Gut an der Ablieferungsstelle angekommen ist. Macht der legitimierte Besitzer des Ladescheins von seinem Recht Gebrauch, muss er, wie Satz 2 klarstellt, entsprechend § 421 Absatz 2 und 3 die noch ausstehende Fracht und – im Falle einer Beförderungsverzögerung – eine noch ausstehende Vergütung zahlen.

Absatz 2 ist § 521 Absatz 2 HGB-E nachgebildet. Satz 1 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 445 HGB. Ergänzend bestimmt jedoch Satz 1, dass der Verfrachter auch bei Vorlage des Ladescheins nur dann zur Ablieferung verpflichtet ist, wenn die noch ausstehenden Zahlungen geleistet werden. Dies entspricht der Regelung in § 521 Absatz 2 Satz 1 HGB-E. Darüber hinaus bestimmt Satz 2 nach dem Vorbild von § 521 Absatz 2 Satz 2 HGB-E, dass der Frachtführer trotz Vorlage eines Ladescheins nicht dem legitimierten Besitzer abliefern darf, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Ladescheins nicht aus dem Ladeschein materiell berechtigt ist. Der Redlichkeitsmaßstab orientiert sich wie bei § 521 Absatz 2 Satz 2 HGB-E an Artikel 40 Absatz 3 Satz 1 Wechselgesetz.

Absatz 3 folgt dem Vorbild des § 521 Absatz 4 HGB-E. In der Sache stimmt er mit dem bisherigen § 447 HGB überein, soweit dieser die Ablieferung ohne Rückgabe des Ladescheins regelt. Der in dem bisherigen § 447 HGB geregelte Fall der Ausführung einer Weisung ohne Vorlage eines Ladescheins soll nach dem Vorbild des § 520 Absatz 1 HGB-E gesondert in § 446 Absatz 2 HGB-E geregelt werden.

Zu § 446

Die vorgeschlagene Neufassung des § 446 HGB dient der Angleichung der Vorschrift an § 520 HGB-E.

Absatz 1 Satz 1 bestimmt nach dem Vorbild des § 521 Absatz 1 HGB-E, wer bei Ausstellung eines Ladescheins verfügungsberechtigt ist. Im geltenden Recht findet sich eine vergleichbare Bestimmung in § 446 Absatz 2 Satz 1 HGB. Anders als in der zuletzt genannten Vorschrift soll jedoch auch auf § 419 HGB verwiesen werden. Hierdurch soll klargestellt werden, dass bei Ausstellung eines Ladescheins das Verfügungsrecht auch bei einem Beförderungs- oder Ablieferungshindernis nicht auf den Absender zurückfällt.

Satz 2 bestimmt nach dem Vorbild des § 520 Absatz 1 Satz 2 HGB-E, dass der Frachtführer Weisungen nur gegen Vorlage des Ladescheins ausführen darf. Nach Satz 3 darf er jedoch auch Weisungen eines legitimierten Besitzers nicht

ausführen, wenn dieser nicht der materiell aus dem Ladeschein Berechtigte ist und der Frachtführer hiervon Kenntnis hat oder auf Grund grober Fahrlässigkeit keine Kenntnis hiervon hat. Eine entsprechende Vorschrift findet sich im Seehandelsrecht in § 520 Absatz 1 Satz 3 HGB-E.

Die in Absatz 2 vorgeschlagene Regelung begründet nach dem Vorbild des § 520 Absatz 2 HGB-E eine Haftung des Frachtführers in den Fällen, in denen er eine Weisung befolgt, ohne sich den Ladeschein vorlegen zu lassen. Eine vergleichbare Regelung findet sich im geltenden Recht in § 447 HGB. Anders als dort ist Absatz 2 jedoch nicht auf den Fall der Befolgung einer Weisung wegen Rückgabe oder Ablieferung des Gutes an einen anderen als den durch den Ladeschein Legitimierten beschränkt. Es erscheint geboten, nicht nur in § 418 Absatz 6 HGB eine Haftungsregelung für den Fall der Ausstellung eines Frachtbriefs mit Sperrvermerk zu treffen, sondern auch für den Fall der Ausstellung eines Ladescheins.

Zu § 447

Wie zu § 445 Absatz 3 und § 446 Absatz 2 HGB-E ausgeführt, sollen die in dem bisherigen § 447 HGB enthaltenen Regelungen über die Haftung und Weisungsbefolgung ohne Ladeschein nach dem Vorbild des Konnossementsrechts in die vorgenannten Regelungen aufgenommen werden. An die Stelle der bisherigen Regelung in § 447 HGB soll nach dem Vorbild des § 522 HGB-E eine Regelung über die Einwendungen des Frachtführers treten. Die dem § 522 Absatz 2 HGB-E entsprechende Regelung über die unwiderlegliche Vermutung der in dem Beförderungsdokument gemachten Angaben soll allerdings nicht in § 447 HGB-E eingestellt werden, sondern in § 444a Absatz 2 HGB-E, um so die im Vierten Buch des Handelsgesetzbuchs gewählte Systematik möglich beizubehalten.

Absatz 1 regelt nach dem Vorbild des § 522 Absatz 1 HGB-E, welche Einwendungen der Frachtführer dem aus dem Ladeschein Berechtigten entgegenhalten kann. Auf die Begründung zu § 522 Absatz 1 HGB-E wird verwiesen.

Absatz 2 regelt nach dem Vorbild des § 522 Absatz 3 Satz 1 HGB-E, dass ein ausführender Frachtführer von dem aus dem Ladeschein Berechtigten in Anspruch genommen wird. Auf die Begründung zu § 522 Absatz 3 Satz 1 HGB-E wird verwiesen.

Zu § 448

Die vorgeschlagene Änderung dient der Anpassung der Regelung an § 524 HGB-E. Auf die Begründung zu dieser Vorschrift wird verwiesen.

Zu § 449

Die vorgeschlagenen Änderungen dienen zum einen einer Anpassung an die §§ 414, 512 und 525 HGB-E, zum andern haben sie eine redaktionelle Überarbeitung zum Ziel.

Durch die Änderung der Überschrift soll klargestellt werden, dass sich § 449 HGB nur mit Abweichungen von den gesetzlichen Haftungsvorschriften befasst. Inwieweit von den anderen Vorschriften des Gesetzes, insbesondere von den wertpapierrechtlichen Sondervorschriften der §§ 444 bis 448 HGB in der durch diesen Entwurf geänderten Fas-

sung abgewichen werden darf, bleibt der Beurteilung nach allgemeinen Grundsätzen vorbehalten.

Absatz 1 Satz 1 stellt zunächst den bisher in Absatz 2 Satz 1 verankerten Grundsatz auf, dass die darin genannten Haftungsvorschriften nur durch Individualvereinbarung, nicht jedoch durch vorformulierte Vertragsbedingungen abbedungen werden können, soweit der Vertrag nicht die Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand hat. Der bisher in Absatz 1 geregelte Sonderfall, dass der Absender ein Verbraucher ist, soll in dem nachfolgenden Absatz 3 geregelt werden.

Die Liste der Haftungsvorschriften, die in Satz 1 aufgeführt sind, entspricht im Wesentlichen der des geltenden Rechts. Da nach dem Entwurf die im bisherigen § 447 HGB aufgeführte Regelung in § 445 Absatz 3 und § 446 Absatz 2 übernommen werden soll, wird jedoch insoweit die Verweisung geändert.

Nicht übernommen werden soll die Regelung in dem bisherigen § 449 Absatz 1 Satz 2 HGB, wonach jede von § 418 Absatz 6 HGB abweichende Vereinbarung unwirksam ist, wenn sie zu Lasten eines gutgläubigen Dritten geht. Da der Frachtbrief kein Wertpapier ist und der Frachtführer daher auch nicht aus dem Frachtbrief in Anspruch genommen werden kann, begegnet es Bedenken, eine zwischen dem Absender und dem Frachtführer getroffene individualvertragliche Vereinbarung Dritten gegenüber, die ihre Rechte aus dem zwischen dem Absender und dem Frachtführer abgeschlossenen Frachtvertrag herleiten, für unwirksam zu erklären. Denn damit erhielte der Dritte als der aus dem Frachtvertrag Begünstigte weiterreichende Rechte als der Absender. Anderes gilt für den Ladeschein. Satz 2 bestimmt daher nach dem Vorbild des § 525 HGB-E jede Bestimmung in einem Ladeschein, die von den in Satz 1 genannten Haftungsvorschriften zu Lasten des Absenders abweicht, Dritten gegenüber unwirksam ist. Auf die Gutgläubigkeit des Dritten soll es allerdings auch insoweit nicht ankommen. Denn wenn im Ladeschein eine von den gesetzlichen Haftungsvorschriften abweichende Bestimmung enthalten ist, kann sich ein Dritter, dem der Ladeschein übertragen wurde, kaum darauf berufen, er habe von dem Inhalt des Ladescheins keine Kenntnis genommen. Es erscheint aber zum Erhalt der Umlauffähigkeit des Ladescheins geboten, die Möglichkeit der Abweichung von den gesetzlichen Haftungsvorschriften einzuschränken. Eine Ausnahme von dem Grundsatz, dass zu Lasten Dritter gehende Abweichungen von den gesetzlichen Haftungsvorschriften unwirksam sind, soll nur gelten, wenn der nachstehend erörterte Absatz 2 zur Anwendung gelangt.

Absatz 2 erweitert nach dem Vorbild des bisherigen § 449 Absatz 2 HGB die Möglichkeit, von den gesetzlichen Haftungsvorschriften abzuweichen. Wie sich aus der Verweisung in Satz 1 auf Absatz 1 ergibt, eröffnet Absatz 2 diese Möglichkeit nicht nur für Vereinbarungen im Frachtvertrag, sondern auch für Bestimmungen in einem Ladeschein. Ebenso wie bei Ausstellung eines Konnossements (§ 525 HGB-E) ist also eine Bestimmung im Ladeschein, die die Voraussetzungen des Absatzes 2 erfüllt, auch dann wirksam, wenn sie zu Lasten Dritter geht.

Satz 1 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 449 Absatz 2 Satz 2 HGB. Wie bisher gestattet die Vorschrift, im Rahmen der in Nummer 1 und 2 aufgestellten Grenzen,

einen anderen als den in § 431 Absatz 1 und 2 HGB vorgesehenen Haftungshöchstbetrag festzulegen. Dies gilt auch für eine Bestimmung in einem Ladeschein. Darauf, ob dieser Haftungshöchstbetrag zu Lasten Dritter geht, kommt es für die Wirksamkeit der Bestimmung nicht an.

Abweichend vom bisherigen § 449 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 HGB soll allerdings nicht mehr verlangt werden, dass ein zwischen zwei und vierzig Rechnungseinheiten liegender Betrag „in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben ist“. Diese Erfordernis hat in der praktischen Durchsetzung erhebliche Probleme bereitet, zumal der Bundesgerichtshof in bewusster Abkehr von der Begründung des Regierungsentwurfs zum Transportrechtsreformgesetz (Bundestagsdrucksache 13/8445 S. 88, (zu § 448 Absatz 2) die Regelung auch auf die Einbeziehung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen in den Vertrag anwendet, um so der Warnfunktion der Regelung zu Durchsetzung zu verhelfen (BGH, Urteil vom 23. Januar 2003, BGHZ 153, 308 ff.). Angesichts dessen, dass sich die in der oben genannten Begründung skizzierte Marktsituation im Transportgewerbe nicht geändert hat, scheint es jedoch geboten, zumindest daran festzuhalten, dass der Verwender von vorformulierten Vertragsbedingungen, in denen von den gesetzlichen Haftungshöchstbeträgen abgewichen wird, ihren Vertragspartner in geeigneter Weise über die Änderung informieren.

Gestrichen werden soll die Regelung in dem bisherigen § 449 Absatz 2 Satz 3 HGB. Da aus den zu Artikel 1 Nummer 8 dieses Gesetzentwurfs vorgetragenen Gründen die Haftung des Absenders nicht mehr durch Gesetz summenmäßig beschränkt werden soll, bedarf es auch keiner Regelung, die eine Änderung des in § 414 HGB bestimmten Haftungshöchstbetrags zum Gegenstand hat. Die Frage, unter welchen Voraussetzungen von der Haftungsvorschrift des im Entwurf vorgeschlagenen § 414 HGB abgewichen werden darf, beantwortet sich grundsätzlich nach Absatz 1: Eine Abweichung von § 414 HGB kann danach grundsätzlich nur durch Vereinbarung erfolgen, die im Einzelnen ausgehandelt ist. Eine bedeutsame Ausnahme von diesem Grundsatz regelt allerdings der neu vorgeschlagene Satz 2, der an die Stelle des bisherigen § 449 Absatz 2 Satz 3 tritt. Denn nach dem vorgeschlagenen neuen Satz 2 ist es den Vertragsparteien gestattet, durch vorformulierte Vertragsbedingungen die vom Absender nach § 414 zu leistende Entschädigung der Höhe nach zu beschränken. Damit wird berücksichtigt, dass es künftig keinen gesetzlichen Haftungshöchstbetrag mehr gibt. Stattdessen wird den Vertragsparteien der Weg geebnet, eine auf ihre Verhältnisse zugeschnittene Lösung zu finden, die das mit dem bisherigen § 449 Absatz 2 Satz 3 HGB angestrebte Gleichgewicht von Verfrachterhaftung und Absenderhaftung wiederherstellt.

Die in Absatz 3 vorgeschlagene Regelung entspricht dem bisherigen § 449 Absatz 1 Satz 1 HGB. Da Verbrauchergeschäfte eher die Ausnahme darstellen, erscheint es im Interesse besserer Lesbarkeit der Vorschrift, diese Geschäfte erst im Anschluss an die für alle sonstigen Frachtverträge geltenden Absätze zu regeln.

Absatz 4 entspricht dem bisherigen § 449 Absatz 3 HGB.

Zu Nummer 26 (§ 450 HGB)

Nach der vorgeschlagenen Nummer 26 in Verbindung mit Artikel 14 Absatz 2 des Entwurfs soll der bisherige § 450 Nummer 1 HGB aufgehoben werden, sobald die Haager Regeln für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft treten. Denn die Vorschrift ist, wie sich aus der Begründung zu dem Entwurf eines Transportrechtsreformgesetzes (Bundestagsdrucksache 13/8445, Seite 89) ergibt, nur in das Handelsgesetzbuch aufgenommen worden, um eine Kollision mit Artikel 3 § 8, Artikel 4 § 5 und Artikel 5 der Haager Regeln zu vermeiden. Einer solchen Vorschrift bedarf es nicht mehr, wenn die Haager Regeln für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft treten.

Zu Nummer 27 (§ 451c HGB)

Da nach der in Nummer 8 dieses Artikels vorgeschlagenen Streichung von § 414 Absatz 1 Satz 2 HGB die Haftung des Absenders nicht mehr summenmäßig begrenzt sein soll, bedarf es auch im Umzugsrecht keiner Regelung mehr, die eine von § 414 Absatz 1 HGB abweichende Haftungshöchstgrenze bestimmt. Dementsprechend soll § 451c HGB aufgehoben werden.

Zu Nummer 28 (§ 451h HGB)

Bei der vorgeschlagenen Aufhebung des § 451h Absatz 2 Satz 3 HGB handelt es sich um eine Folgeänderung zu Nummern 8 und 27 dieses Artikels, nach denen die vom Absender zu leistende Entschädigung nicht mehr summenmäßig begrenzt sein soll. In Übereinstimmung mit § 449 Absatz 2 Satz 2 HGB-E soll stattdessen gestattet werden, durch vorformulierte Vertragsbedingungen die vom Absender zu leistende Entschädigung summenmäßig zu begrenzen.

Zu Nummer 29 (§ 452 HGB)

Die vorgeschlagene Ersetzung der Wörter „zur See“ durch die Wörter „über See“ in § 452 Satz 2 HGB dient der Anpassung an die in § 481 HGB-E gewählte Diktion.

Zu Nummer 30 (§ 455 HGB)

Die vorgeschlagene Änderung des § 455 HGB dient der Anpassung an den nach Nummer 8 geänderten § 414 HGB. Da danach § 414 Absatz 1 Satz 2 HGB mit der darin vorgesehenen summenmäßigen Haftungsbeschränkung gestrichen werden soll, ist die Verweisung auf diese Vorschrift zu streichen.

Zu Nummer 31 (§ 464 HGB)

Die vorgeschlagene Neufassung des bisherigen § 464 HGB dient der redaktionellen Anpassung der Vorschrift an die übliche Diktion im Bürgerlichen Gesetzbuch. Darüber hinaus sollen – wie bei dem in Nummer 21 vorgeschlagenen § 441 Absatz 1 Satz 1 und 2 HGB – Rechtsunsicherheiten darüber, ob und unter welchen Voraussetzungen ein Pfandrecht an dem Gut Dritter entstehen kann, beseitigt werden. Auf die Begründung zu Nummer 21 Buchstabe b wird verwiesen.

Zu Nummer 32 (§ 466 HGB)

Da, wie zu Nummer 25 vorgeschlagen, der bisherige § 449 HGB neu gefasst werden soll, sollte auch der bisherige § 466 HGB überarbeitet werden.

Durch die Änderung der Überschrift zu § 466 HGB soll wie in § 449 HGB-E klargestellt werden, dass sich die Vorschrift nur mit Vereinbarungen befasst, die eine Abweichung von den gesetzlichen Haftungsvorschriften zum Gegenstand hat.

Der vorgeschlagene § 466 Absatz 1 entspricht dem bisherigen § 466 Absatz 2 Satz 1. Ebenso wie in § 449 Absatz 1 HGB-E soll lediglich durch die Formulierung „von den Haftungsvorschriften in“ noch einmal deutlich gemacht werden, dass sich die Vorschrift nur mit Vereinbarungen befasst, die eine Abweichung von den gesetzlichen Haftungsvorschriften zum Gegenstand hat. Im Übrigen soll die Sonderregelung über Verbrauchergeschäfte, auf die der bisherige § 466 Absatz 2 Satz 1 durch die Formulierung „in allen anderen als den in Absatz 1 genannten Fällen“ verweist, in Absatz 4 aufgenommen werden.

Der vorgeschlagene § 466 Absatz 2 Satz 1 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 466 Absatz 2 Satz 2. Aus den zu § 449 HGB-E angeführten Gründen wird jedoch die Formulierung „in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben ist“ durch die Formulierung „der Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen seinen Vertragspartner in geeigneter Weise darauf hinweist, dass diese einen anderen als den gesetzlich vorgesehenen Betrag vorsehen,“ ersetzt.

Neu ist Absatz 2 Satz 2. Die Vorschrift ist § 449 Absatz 2 Satz 3 HGB-E nachgebildet. Denn es erscheint geboten, eine entsprechende Regelung auch ins Speditionsrecht aufzunehmen und den Vertragsparteien nach dem Vorbild des § 512 Absatz 2 Nummer 2 HGB-E zu gestatten, die Haftung des Versenders summenmäßig zu beschränken. Auf die Begründung zu § 449 Absatz 2 Satz 3 HGB-E wird verwiesen.

Absatz 3 ist wortgleich mit dem bisherigen § 466 Absatz 3 HGB. Änderungen sind insoweit nicht veranlasst.

Der vorgeschlagene Absatz 4 entspricht dem bisherigen § 466 Absatz 1 HGB. Da Verbrauchergeschäfte die Ausnahme darstellen, erscheint es zweckmäßig, nach dem Vorbild des § 449 HGB-E die auf Verbrauchergeschäfte anzuwendende Sondervorschrift nicht mehr an den Anfang des § 466 HGB. In der Sache ergeben sich keine Abweichungen.

Der vorgeschlagene Absatz 5 entspricht dem bisherigen § 466 Absatz 4 HGB.

Zu Nummer 33 (§ 468 HGB)

Die vorgeschlagene Änderung des § 468 Absatz 3 Satz 2 HGB dient der Anpassung an die in Nummer 5 vorgeschlagene Streichung des § 414 Absatz 1 Satz 2 HGB, der die Haftung des Absenders summenmäßig beschränkt.

Zu Nummer 34 (§ 475b HGB)**Zu Buchstabe a**

Durch die in Buchstabe a vorgeschlagene Änderung der Überschrift des § 475b HGB soll deutlich gemacht werden,

dass die Vorschrift nur das Pfandrecht des Lagerhalters regelt.

Zu Buchstabe b

Die vorgeschlagene Änderung des bisherigen § 475b Absatz 1 Satz 1 HGB dient der redaktionellen Anpassung der Vorschrift an die übliche Diktion im Bürgerlichen Gesetzbuch. Darüber hinaus sollen – wie bei dem in Nummer 21 vorgeschlagenen § 441 Absatz 1 Satz 1 und 2 HGB – Rechtsunsicherheiten darüber, ob und unter welchen Voraussetzungen ein Pfandrecht an dem Gut Dritter entstehen kann, beseitigt werden. Auf die Begründung zu Nummer 21 Buchstabe b (§ 441 Absatz 1 HGB-E) wird verwiesen.

Zu Nummer 35 (§ 475c HGB)

Ebenso wie beim Frachtbrief (§ 408 Absatz 3 HGB-E), beim Ladeschein (§ 444 Absatz 3 HGB-E), beim Konnossement (§ 516 Absatz 2 und 3 HGB-E) und beim Seefrachtbrief (§ 526 Absatz 4 HGB-E) soll auch beim Lagerschein die Möglichkeit geschaffen werden, das herkömmliche papiergebundene Dokument durch eine elektronische Aufzeichnung zu ersetzen.

Zu Buchstabe a

Die Änderung der Überschrift zu § 475c HGB ist geboten, um deutlich zu machen, dass in dem – neu vorgeschlagenen – Absatz 4 eine Verordnungsermächtigung enthalten ist.

Zu Buchstabe b

Der in Buchstabe b vorgeschlagene neue § 475c Absatz 4 HGB entspricht den Vorschriften, die in Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe c, Nummer 23 und Nummer 40 dieses Entwurfs zu § 408 Absatz 3, § 444 Absatz 3, § 516 Absatz 2 und 3 und § 526 Absatz 4 HGB-E vorgeschlagen werden. Auf die Begründung zu den vorgenannten Vorschriften wird verwiesen.

Zu Nummer 36 (§ 475d HGB)

Die vorgeschlagene Neufassung des § 475d dient der Anpassung an den für den Ladeschein vorgeschlagenen § 444a HGB-E.

Der vorgeschlagene § 475d Absatz 1 entspricht dem bisherigen § 475d Absatz 2 Satz 1 und 2 HGB. Gestrichen wurden jedoch das Wort „insbesondere“ in Satz 1 sowie der Hinweis darauf, dass die Vermutung „widerleglich“ ist. Dem Wort „insbesondere“ kommt keine eigenständige Bedeutung zu. Der Begriff „widerleglich“ ist überflüssig, weil sich bereits aus § 292 ZPO ergibt, dass mangels anderslautender gesetzlicher Regelung eine gesetzliche Vermutung durch den Beweis des Gegenteils widerlegt werden kann. Eine vergleichbare Regelung findet sich für den Ladeschein in § 444a Absatz 1 HGB-E.

§ 475d Absatz 2 tritt an die Stelle des bisherigen § 475d Absatz 2 Satz 3 HGB. Er entspricht dem für den Ladeschein vorgeschlagenen § 444a Absatz 2 HGB-E sowie dem für das Konnossement vorgeschlagenen § 522 Absatz 2 HGB-E. Ebenso wie dort soll durch die Unterscheidung zwischen der Begebung des Lagerscheins an die darin als zum Emp-

fang berechtigt benannte Person und der Übertragung des Lagerscheins an Dritte durch Indossament oder durch Einigung und Übergabe unterschieden und hierdurch erreicht werden, dass auch der gutgläubige erste Nehmer eines Rekta- oder Orderpapiers geschützt wird.

§ 475d Absatz 3 tritt an die Stelle der bisher in § 475d Absatz 1 und 3 sowie in § 475f Satz 1 HGB enthaltenen Regelungen. Er entspricht dem für den Ladeschein vorgeschlagenen § 444a Absatz 3 HGB-E sowie dem für das Konnossement vorgeschlagenen § 519 HGB-E. Auf die Begründung zu den zuletzt genannten Vorschriften wird verwiesen.

Zu Nummer 37 (§ 475e HGB)

Durch die in Nummer 32 vorgeschlagenen Änderungen soll § 475e HGB sowohl hinsichtlich seiner Struktur als auch hinsichtlich seines Inhalts der entsprechenden, für den Ladeschein vorgeschlagenen Regelung in § 445 HGB-E angeglichen werden.

Zu Buchstabe a

Der vorgeschlagene neue § 475e Absatz 1 HGB entspricht in der Sache dem bisherigen § 475f Satz 1 HGB. In der Formulierung ist er jedoch § 445 Absatz 1 HGB-E und § 521 Absatz 1 HGB-E angeglichen.

Zu Buchstabe b

Der in Buchstabe b vorgeschlagene § 475e Absatz 2 Satz 2 entspricht dem bisherigen § 475f Satz 2 HGB.

Der in Buchstabe b vorgeschlagene § 475e Absatz 2 Satz 3 findet dagegen keine entsprechende Regelung im bisherigen Lagerrecht. Die Vorschrift ist dem § 445 Absatz 2 Satz 2 HGB-E und dem § 522 Absatz 2 Satz 2 HGB-E nachgebildet. Auf die Begründung zu diesen Vorschriften wird verwiesen.

Zu Buchstabe c

Die geänderte Nummerierung ergibt sich aus der vorgeschlagenen Einfügung eines neuen Absatzes 1.

Zu Buchstabe d

Die Änderung dient der Anpassung an die Wortwahl in § 445 Absatz 3 HGB-E und § 521 Absatz 4 HGB-E. In der Sache ergeben sich keine Änderungen.

Zu Nummer 38 (§§ 475f und 475g HGB)

Die in Nummer 38 vorgeschlagene Neufassung der bisherigen §§ 475f und 475g HGB dient der Angleichung der lagerrechtlichen Vorschriften an die für den Ladeschein in Nummer 25 entworfenen §§ 447 und 448 HGB.

Zu § 475f

Der vorgeschlagene § 475f ist § 447 Absatz 1 HGB-E und § 522 Absatz 1 HGB-E nachgebildet. Es erscheint zweckmäßig, auch im Lagerrecht klarzustellen, welche Einwendungen der Lagerhalter dem aus dem Lagerschein Berechtigten entgegenhalten kann.

Zu § 475g

Der vorgeschlagene § 475g HGB entspricht der für den Ladeschein in § 448 HGB-E und für das Konnossement in § 524 HGB-E vorgeschlagenen Regelung. Die Formulierung „Begebung ... an denjenigen, der darin als der zum Empfang des Gutes Berechtigte benannt ist“ greift die Formulierung in dem neu vorgeschlagenen § 475d Absatz 3 Satz 2 Nummer 3 HGB auf. Die Regelung erfasst damit – ebenso wie die entsprechenden Vorschriften für den Ladeschein und das Konnossement – auch den Fall, dass das Papier dem ersten Nehmer eines Rekta- oder Orderpapiers übertragen wird.

Zu Nummer 39 (§ 475h HGB)

Durch die vorgeschlagene Änderung des § 475h HGB wird berücksichtigt, dass sich auf Grund der in Nummer 37 vorgeschlagenen Änderungen die Zählung der Absätze in dem bisherigen § 475e HGB geändert hat.

Zu Nummer 40 (Fünftes Buch HGB)

Nummer 40 hat eine vollständige Neufassung des Fünften Buches des Handelsgesetzbuchs zum Gegenstand. Die vorgeschlagenen neuen Regelungen bilden den Kern der mit dem vorliegenden Entwurf angestrebten Reform des Seehandelsrechts.

Zum Fünften Buch (Seehandel)

Zum Ersten Abschnitt (Personen der Schifffahrt)

Zu § 476

Der vorgeschlagene § 476 hält wie der bisherige § 484 HGB daran fest, dass der Reeder der Eigentümer eines Schiffes sein muss. Ein Bedürfnis dafür, auf die Eigentümerstellung zu verzichten und stattdessen lediglich darauf abzustellen, wer das Schiff betreibt, ist nicht ersichtlich. Gegen einen solchen Verzicht spricht auch der Umstand, dass sich der Eigentümer des Schiffes anhand der nach Maßgabe der Resolution A.600 (15) vom 19. November 1987 der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) vergebenen IMO-Schiffsidentifikationsnummer zuverlässig ermitteln lässt.

Neu im Vergleich mit dem bisherigen § 484 HGB ist die Formulierung „zum Erwerb durch Seefahrt dienenden Schiffes“. Durch die Ersetzung des Wortes „dienenden“ durch das Wort „betriebenen“ soll berücksichtigt werden, dass auch in § 477 Absatz 1 HGB-E das Wort „betreiben“ verwendet wird. Zu den Gründen, die hierfür sprechen, wird auf die Begründung zu § 477 verwiesen.

Zu § 477

Absatz 1 übernimmt mit sprachlichen Änderungen die Regelung des bisherigen § 510 Absatz 1 HGB, soweit dieser den Begriff „Ausrüster“ definiert. Nach Absatz 1 ist hierunter derjenige anzusehen, der ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt.

Nicht übernommen wird die Formulierung des bisherigen § 510 Absatz 1 HGB, wonach nur Ausrüster ist, wer das Schiff „für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Kapitän anvertraut, der ausschließlich seinen Weisungen unterworfen ist“. Die Formulierung wird durch das Wort „betreibt“ ersetzt, da dieses

inhaltlich umfassender und besser geeignet ist, den eigenen wirtschaftlichen Einsatz des Schiffes durch den Ausrüster hervorzuheben. Die neue Formulierung hat außerdem den Vorzug, dass auch derjenige unter den Ausrüsterbegriff fällt, der einen „Vertragsreeder“ damit beauftragt, die Bemannung im eigenen Namen durchzuführen, und aus diesem Grund nicht Arbeitgeber des Kapitäns und diesem gegenüber unmittelbar weisungsbefugt ist.

In Übereinstimmung mit dem geltenden Recht fällt auch weiterhin nicht unter den Begriff des „Ausrüsters“ der Zeitcharterer. Da der Zeitcharterer, wie sich aus den §§ 557, 561 HGB-E ergibt, lediglich über die Verwendung eines ihm vom Zeitvercharterer zur Verfügung gestellten Schiffes mit Besatzung bestimmt, jedoch nicht für die Führung und sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich ist, ist er nicht als „Betreiber“ des Schiffes im Sinne des Absatzes 1 anzusehen.

Absatz 2 übernimmt die Regelung des bisherigen § 510 Absatz 1 HGB, wonach der Ausrüster im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen wird.

Absatz 3 ist ohne Vorbild im geltenden Recht. Er normiert eine Obliegenheit des Eigentümers zur Offenlegung eines Ausrüstungsverhältnisses, wenn er von einem Dritten in Anspruch genommen wird, der den Eigentümer für den Reeder hält und den Eigentümer in dieser Eigenschaft in Anspruch nimmt. Ist der Eigentümer des Schiffes jedoch nicht Reeder, sondern hat er das Schiff einem Ausrüster zum Erwerb durch Seefahrt überlassen, teilt er aber dem Dritten nicht unverzüglich nach Inanspruchnahme den Namen und die Anschrift des Ausrüsters mit, so gilt der Eigentümer eines Schiffes dem Dritten gegenüber als Reeder im Sinne von § 476 HGB-E. Durch diese Regelung soll insbesondere im Bereich der deliktischen Haftung die Ermittlung der Identität des Schuldners für den Geschädigten erleichtert werden.

Zu § 478

Der vorgeschlagene § 478 HGB orientiert sich an der Regelung des bisherigen § 481 HGB.

Zur Schiffsbesatzung zählt der Entwurf, wie schon das bisher geltende Recht, den Kapitän, die Schiffsoffiziere und die Schiffsmannschaft. Ferner zählt der Entwurf zur Schiffsbesatzung die sonstigen im Rahmen des Schiffsbetriebs tätigen Personen, die vom Reeder oder Ausrüster des Schiffes angestellt oder dem Reeder oder Ausrüster von einem Dritten zur Arbeitsleistung im Rahmen des Schiffsbetriebs überlassen werden und die den Anordnungen des Kapitäns unterstellt sind. Abweichend von dem bisherigen § 481 HGB und dem Vorschlag der Sachverständigenkommission verwendet der Entwurf also nicht mehr die Formulierung „sowie alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen“. Denn diese Formulierung ist, wie die Diskussion in Literatur und Rechtsprechung gezeigt hat, unpräzise und gibt Anlass für Missverständnisse. So ist es, trotz der in dem bisherigen § 481 HGB verwendeten Formulierung „auf dem Schiff angestellt“ nach allgemeiner Auffassung unerheblich, ob die in Frage stehenden Personen ihre Arbeiten an Bord, an der Schiffslängsseite, im Leichter oder am Kai zu verrichten haben (BGH, Urteil vom 29. Juni 1951, BGHZ 3, 34, 39). Dementsprechend soll auf die Formulierung „auf

dem Schiff angestellt“ verzichtet und stattdessen bestimmt werden, dass die Tätigkeit „im Rahmen des Schiffsbetriebs“ zu erbringen ist. Zusätzlich verlangt der Entwurf, dass die Personen vom Reeder oder Ausrüster angestellt oder dem Reeder oder Ausrüster von einem Dritten zur Arbeitsleistung im Rahmen des Schiffsbetriebs überlassen werden und dass sie den Anordnungen des Kapitäns unterstellt sind. Durch dieses Erfordernis soll die nach geltendem Recht bestehende Frage geklärt werden, ob und in welchem Umfang auch selbständig Tätige oder deren Bedienstete, etwa die Besatzungsmitglieder eines Schleppers (RG, Urteil vom 21. Dezember 1881, RGZ 20, 84), Arbeitnehmer eines Staueriunternehmens (RG, Urteil vom 19. Oktober 1929, RGZ 126, 35 ff., BGH, Urteil vom 12. Dezember 1957, BGHZ 26, 152, 155, 156, BGH, Urteil vom 19. Dezember 1977, BGHZ 70, 113 ff.), Wachleute (BGH, Urteil vom 29. Juni 1951, BGHZ 3, 34, 39) oder Festmacher (RG, Urteil vom 17. Dezember 1927, RGZ 119, 270) zur Schiffsbesatzung gezählt werden. Der Entwurf beantwortet diese Frage dahingehend, dass nur Personen erfasst werden, die in den arbeitsteiligen Organismus der Schiffsdienste und der Bordgemeinschaft eingegliedert sind, und zwar entweder aufgrund eines mit dem Reeder oder Ausrüster geschlossenen Arbeitsvertrages oder aufgrund eines mit einem Dritten, etwa einer sog. crewing agency, geschlossenen Arbeitsvertrag, auf dessen Grundlage diese Personen dem Reeder oder Ausrüster zur Arbeitsleistung im Rahmen des Schiffsbetriebs überlassen worden sind. Nicht erfasst sind dagegen selbständige Dritte und deren Bedienstete. Soweit der Reeder oder der Ausrüster selbständige Dritte mit der Erbringung von bestimmten Leistungen beauftragt, bestimmt sich nach den insoweit anwendbaren Sonderbestimmungen, etwa § 501 HGB-E, inwieweit der Reeder oder der Ausrüster sich ein Handeln der von ihnen eingesetzten selbständigen Dritten zurechnen lassen muss. Einer Ausdehnung des Begriffs „Schiffsbesatzung“ bedarf es hierfür nicht.

Die Bezugnahme auf den Ausrüster erscheint trotz des vorgeschlagenen § 477 Absatz 2 HGB-E erforderlich, wonach der Ausrüster im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen wird. Denn § 478 HGB-E regelt, in welchem Verhältnis eine im Rahmen des Schiffsbetriebs tätige Person zum Reeder oder Ausrüster steht. Ist die Person vom Ausrüster angestellt, so kann dieser aber im Verhältnis zu seinem Arbeitnehmer nicht als Dritter angesehen werden.

Zu § 479

Absatz 1 normiert die gesetzliche Vertretungsmacht des Kapitäns für den Reeder. Ergänzt wird Absatz 1 durch § 619 HGB-E, der die gesetzliche Zustellungsvollmacht des Kapitäns für den Reeder regelt.

Absatz 1 hält aus Gründen des Verkehrsschutzes grundsätzlich an der bisher in § 527 HGB geregelten gesetzlichen Vertretungsmacht des Kapitäns für den Reeder fest: Der Kapitän ist befugt, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Betrieb des Schiffes gewöhnlich mit sich bringt. Zu diesen Geschäften zählen, wie Satz 2 in Anlehnung an den bisherigen § 527 Absatz 2 HGB ausdrücklich klarstellt, auch der Abschluss von Frachtverträgen sowie die Ausstellung von Konnossementen. Die bisher in § 527 HGB enthaltene Formulierung „kraft seiner

Anstellung“ soll entfallen, weil sie überflüssig erscheint. Eine inhaltliche Änderung ist hiermit nicht verbunden.

Neu ist demgegenüber der Verzicht auf die Differenzierung zwischen Rechtsgeschäften, die im Heimathafen abgeschlossen werden, und solchen, die außerhalb des Heimathafens abgeschlossen werden. Nach geltendem Recht (bisherige §§ 526, 527 HGB) besteht eine gesetzliche Vertretungsmacht des Kapitäns nur für Rechtsgeschäfte, die außerhalb des Heimathafens abgeschlossen werden. Grund für diese Differenzierung war, dass bei Erlass der Regelung eine zuverlässige Kommunikation zwischen Kapitän und Reeder außerhalb des Heimathafens – anders als im Heimathafen – entweder überhaupt nicht oder nur unter Inkaufnahme von erheblichen Zeitverlusten möglich war. Dieser mangelnden Kommunikationsmöglichkeit wurde durch Einräumung der gesetzlichen Vertretungsmacht Rechnung getragen. Angesichts der modernen Kommunikationsmedien ist eine solche sachliche Differenzierung jedoch nicht mehr zeitgemäß, so dass entweder nur eine vollständige Aufgabe der gesetzlichen Vertretungsmacht des Kapitäns oder eine Erweiterung der Vertretungsmacht auf die Rechtsgeschäfte im Heimathafen in Betracht kam. Letzteres erscheint vorzugswürdig, da nach wie vor – jedenfalls in Ausnahmefällen – ein sachliches Bedürfnis für eine gesetzliche Vertretungsmacht des Kapitäns besteht.

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

Auf Grund der geänderten Rechtsstellung des Kapitäns wird davon abgesehen, nach dem Vorbild des bisherigen § 527 Absatz 2 HGB dem Kapitän die Befugnis einzuräumen, Aktivprozesse für den Reeder zu führen. Zu weitgehend erscheint es auch, die Regelung des bisherigen § 760 Absatz 2 HGB beizubehalten, wonach eine Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung auch gegen den Kapitän gerichtet werden kann und das gegenüber dem Kapitän ergangene Urteil auch gegenüber dem Eigentümer wirkt. Ausreichend erscheint vielmehr, eine gesetzliche Zustellungsvollmacht des Kapitäns zu regeln. Diese Regelung soll im Achten Abschnitt getroffen werden (§ 619 HGB-E).

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

Absatz 2 übernimmt die Regelung des bisherigen § 520 HGB mit geringfügigen sprachlichen Änderungen. Damit soll der bisherige Rechtszustand beibehalten werden, wonach zivilrechtlich eine Pflicht zur Führung des Schiffstagebuchs nicht gesetzlich begründet wird. Es bleibt allerdings bei der öffentlich-rechtlichen Pflicht zur Führung eines Schiffstagebuchs nach Anlage 1 zu § 5 der Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023). Die dort begründete Verpflichtung macht jedoch Ab-

satz 2 nicht überflüssig, weil die Regelung in Anlage 1 zu § 5 der Schiffssicherheitsverordnung ausschließlich zum Schutz der Schiffssicherheit, mithin im öffentlichen Interesse, besteht, während Absatz 2 auch dem Schutz privatrechtlicher Interessen dient. Insbesondere kann das Schiffstagebuch Beweismittel bei Unfällen sein, die sich während einer Reise ereignet haben. Die Anwendung der Vorschrift setzt allerdings voraus, dass eine Pflicht zur Führung eines Schiffstagebuchs besteht. Dementsprechend knüpft die Vorschrift nicht allein daran an, dass überhaupt ein Schiffstagebuch geführt wird, sondern setzt voraus, dass ein Schiffstagebuch zu führen ist.

Angesichts der Bedeutung des Schiffstagebuchs für die Durchsetzung privatrechtlicher Interessen erscheint es auch – über den Vorschlag der Sachverständigenkommission hinaus – geboten, eine Regelung in enger Anlehnung an den bisherigen § 525 Absatz 1 HGB aufzunehmen, wonach die durch den Unfall Betroffenen eine – gegebenenfalls beglaubigte – Abschrift der den Unfall betreffenden Eintragungen im Tagebuch verlangen können. Diese Regelung findet sich in dem vorgeschlagenen Satz 3.

Zu § 480

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

Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigenkommission, jedoch in Übereinstimmung mit dem bisherigen § 485 Satz 1 HGB hält § 480 Satz 1 HGB-E daran fest, dass die „adjektivische Haftung“ des Reeders nur die Haftung für Personen der Schiffsbesatzung und an Bord tätige Lotsen umfasst. Zwar hat die Rechtsprechung – entgegen dem Wortlaut des bisherigen § 485 Satz 1 HGB – die adjektivische Haftung des Reeders auch für Personen bejaht, die sie nicht zur Schiffsbesatzung gezählt hat, so etwa für den Arbeitnehmer eines selbständigen Stauereiunternehmens (Urteil des Reichsgerichts vom 19. Oktober 1929, RGZ 126, 35 ff.; Urteil des Bundesgerichtshofs vom 12. Dezember 1957, BGHZ 26, 152, 155 f.), für Wachleute (Urteil des Bundesgerichtshofs vom 29. Juni 1951, BGHZ 3, 34, 39) oder für Festmacher (Urteil des Reichsgerichts vom 17. Dezember 1927, RGZ 119, 270). Es erscheint jedoch zweifelhaft, aufgrund dieser Entscheidungen den Regelungsbereich des § 480 HGB-E auszuweiten.

Die Rechtsprechung hat die entsprechende Anwendung des bisherigen § 485 Satz 1 HGB auf andere Personen als die Schiffsbesatzung damit begründet, dass es nicht sachgerecht sei, den Reeder, der für eine nach dem Gesetz grundsätzlich von der Schiffsbesatzung unter Aufsicht des Kapitäns vorzunehmende Tätigkeit die Dienste eines selbständigen Unternehmers in Anspruch nehmen, anders haften zu lassen als wenn er die Schiffsbesatzung einsetze (RGZ 126, 35, 38). Die adjektivische Haftung des Reeders beruhe auf dem Gedanken, dass wegen der mit der Schifffahrt verbundenen besonderen Gefahren für Schäden, die im Betriebe dieser Schifffahrt erwachsen seien, die Entlastungsmöglichkeit nach § 831 Absatz 1 Satz 2 BGB ausgeschaltet werden müsse. Die Haftung dürfe nicht von einem äußerlich nicht

erkennbaren zufälligen Umstand der inneren Betriebsverfassung abhängig gemacht werden (RGZ 126, 35, 38). Diese Begründung hat der BGH jedoch in seiner Entscheidung vom 19. Dezember 1977 (BGHZ 70, 113 ff.) wieder relativiert. So hat er eine adjektivische Haftung des Reeders in einem Fall verneint, in dem der Schaden zwar bei der Vornahme von typischen, dem regelmäßigen laufenden Schiffsbetrieb eigentümlichen und mit den besonderen Gefahren der Schifffahrt verbundenen Schiffsdiensten entstanden war, der Verursacher des Schadens aber ein Arbeitnehmer eines nicht vom Reeder, sondern von einem Ladungsbeteiligten beauftragten selbständigen Dritten verursacht worden war. Zur Begründung hat sich der BGH darauf berufen, dass die Ausweitung der adjektivischen Haftung des Reeders im vorliegenden Fall zu einer „besonders starken“ Annäherung dieser Haftung an eine Gefährdungshaftung führen würde. Diese aber habe das Handelsgesetzbuch bewusst nicht eingeführt. Außerdem knüpfe § 485 Satz 1 HGB die Reederhaftung nicht an das Verschulden irgendeiner einen Schiffsdienst ausübenden Person, sondern an das Verschulden der hierzu vom Reeder angestellten Leute, mithin solcher Personen, die seiner Auswahl, Überwachung und Weisungsbefugnis unterstehen (BGHZ 70, 113, 116). Für eine entsprechende Anwendung des § 485 Satz 1 HGB fehle in diesem Falle „jeder überzeugende Grund“. Im Ergebnis bedeutet dies, dass es für die Frage, ob § 485 HGB entsprechend anzuwenden ist, entscheidend darauf ankommt, wer Auftraggeber der Tätigkeit war, die letztlich zum Schaden geführt hat. Damit aber werden die Rechtfertigungsgründe für die Ausweitung der adjektivischen Haftung, nämlich das besondere Schutzbedürfnis des im Betriebe der Schifffahrt Geschädigten sowie der Rechtsschein, dass typische, dem regelmäßigen laufenden Schiffsbetrieb eigentümliche Schiffsdienste von der Schiffsbesatzung erfüllt werden, obsolet.

In der Literatur wird daher eine entsprechende Anwendung des bisherigen § 485 Satz 1 HGB auf selbständige Hilfspersonen abgelehnt (vgl. hierzu Susanne Knöfel, Die Haftung des Güterbeförderers für Hilfspersonen, Dissertation 1995, S. 150 ff. mit weiteren Nachweisen). Diese Auffassung erscheint überzeugend. Daher soll der Regelungsbereich des § 480 Satz 1 HGB-E nicht im Vergleich mit dem bisherigen § 485 Satz 1 HGB ausgeweitet werden, sondern eine adjektivische Haftung des Reeders nur für Handlungen der Schiffsbesatzung und an Bord tätiger Lotsen geregelt werden. Die Beschränkung der adjektivischen Haftung des Reeders auf diese Personengruppe lässt sich damit rechtfertigen, dass der Reeder auf diese Personen in größerem Maße einwirken kann als auf selbständige Dritte und dass ihn daher auch eine größere Verantwortung für diese Personen trifft.

In Übereinstimmung mit dem bisherigen § 480 Satz 1 HGB-E bleibt es im Übrigen dabei, dass der Reeder für alle an Bord tätigen Lotsen adjektivisch haftet. Ein Ausschluss der Haftung des Reeders für nicht frei ausgewählte Lotsen (sog. Zwangsloten) nach dem Vorbild von Artikel 17 Absatz 1 des Budapester Übereinkommens von 2001 über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) (BGBl. 2007 II S. 298) erscheint nicht sachgerecht: Wenn schon der Reeder und der Lotse, wie in den §§ 611, 615 HGB-E vorgesehen, die Möglichkeit haben sollen, ihre Haftung global zu beschränken, soll zum Schutz des Ge-

schädigten zumindest eine scharfe Haftungsgrundlage bestehen.

Abweichend vom bisherigen § 485 Satz 1 HGB verwendet § 480 Satz 1 HGB-E nicht mehr die Formulierung „in Ausführung von Dienstverrichtungen“. Auch die im Abschlussbericht der Sachverständigengruppe in Anlehnung an die Terminologie des § 831 Absatz 1 BGB vorgeschlagene Alternativformulierung „in Ausführung der Verrichtung“ soll nicht übernommen werden. Denn bei beiden Formulierungen bleibt unklar, um welche Verrichtung es sich handelt. Um zu vermeiden, dass hieraus der Schluss gezogen wird, dass es nur um solche Verrichtungen geht, die dem Handelnden ausdrücklich übertragen werden, wird die Formulierung „in Ausübung ihrer Tätigkeit“ vorgeschlagen.

Um auch eine Haftung des Reeders zu begründen, wenn die im Schiffsbetrieb tätige Person einem Dritten gegenüber aus einer Anspruchsgrundlage wie etwa § 904 BGB haftet, die kein Verschulden voraussetzt, wird anders als im bisherigen § 485 Satz 1 HGB nicht mehr darauf abgestellt, ob das Mitglied der Schiffsbesatzung oder der Lotse den Schaden „schuldhaft“ zufügt. Vielmehr wird darauf abgestellt, ob sich die genannte Person gegenüber dem Dritten schadenersatzpflichtig gemacht hat. § 480 Satz 1 HGB-E begründet damit, anders als der bisherige § 485 Satz 1 HGB, eine adjektivische Haftung des Reeders auch für den Fall, dass die im Schiffsbetrieb tätige Person ihrerseits verschuldensunabhängig haftet.

Nach § 480 Satz 2 HGB-E gilt die dargestellte Regelung in Satz 1 über die adjektivische Haftung des Reeders für einen durch ein Mitglied der Schiffsbesatzung oder einen an Bord tätigen Lotsen verursachten Schaden wegen Verlust oder Beschädigung von Gut, das in Ausführung eines Seefrachtvertrags mit dem Schiff befördert wurde, nur mit Einschränkungen. So haftet der Reeder, wenn der Schadensersatzanspruch von einem Ladungsbeteiligten – dem Befrachter, dem Empfänger oder dem Berechtigten aus dem Konnossement – geltend gemacht wird, nur so, als wäre er der Verfrachter. Diese Regelung greift den in dem bisherigen § 485 Satz 2 HGB und auf Artikel 4 § 5 der Haager Regeln gestützten Rechtsgedanken auf, wonach sich der Reeder auch in den Fällen, in denen er nicht zugleich Verfrachter ist, auf die Haftungsbefreiungen und -begrenzungen berufen kann, die dem Verfrachter aus dem Seefrachtvertrag zustehen. Zwar findet sich dieser Rechtsgedanke auch in § 509 Absatz 1 Satz 2 HGB-E wieder. Denn danach kann der Reeder als sog. ausführender Verfrachter ebenso wie der Verfrachter seine Haftung auf das Niveau des Seefrachtvertrags beschränken. Allerdings gilt diese Regelung nur, wenn der Reeder auch tatsächlich ausführender Verfrachter im Sinne von § 509 HGB-E ist. Überlässt der Reeder auf Grund eines Zeitchartervertrags einem Zeitcharterer sein Schiff, so ist er jedoch grundsätzlich nicht als ausführender Verfrachter anzusehen, soweit es um das Laden und Löschen des Gutes geht. Denn für den Lade- und Löschvorgang ist grundsätzlich der Zeitcharterer verantwortlich (§ 563 Absatz 1 HGB-E). Daher dürfte bei einer solchen Fallkonstellation der Reeder jedenfalls dann nicht nach § 509 HGB-E für den Güterschaden in Anspruch genommen werden können, wenn das Mitglied der Schiffsbesatzung als Erfüllungshelfer des Zeitcharterers bzw. als Hilfsperson anzusehen ist, für die der Zeitcharterer nach § 509 Absatz 5 in Verbindung

mit § 508 HGB-E haftet. Ohne § 480 Satz 2 HGB-E könnte dann der Reeder für diese Schäden noch nach § 480 Satz 1 HGB-E in Anspruch genommen werden – und zwar ohne, dass er sich auf Haftungsbefreiungen und -begrenzungen aus dem Seefrachtvertrag berufen könnte. Es besteht jedoch kein Anlass, für diesen Fall den Reeder – anders als den Verfrachter – verschuldensunabhängig und unbeschränkt haften zu lassen. Daher bestimmt § 480 Satz 2 HGB-E ebenso wie § 509 Absatz 1 Satz 1 HGB-E, dass der Reeder bei Inanspruchnahme durch einen Ladungsbeteiligten nur so haftet, „als wäre er der Verfrachter“. Durch die Verweisung auf § 509 HGB soll im Übrigen sichergestellt werden, dass dieselben Rechtsfolgen gelten wie in den Fällen, in denen der Reeder zugleich ausführende Verfrachter ist.

Zum Zweiten Abschnitt (Beförderungsverträge)

Zum Ersten Unterabschnitt (Seefrachtverträge)

Der Erste Unterabschnitt enthält unter der Überschrift „Seefrachtverträge“ Regelungen über den Stückgutfrachtvertrag (§§ 481 bis 526 HGB-E) und über den Reisefrachtvertrag (§§ 527 bis 535 HGB-E). Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe wird als Überschrift zum Ersten Unterabschnitt bewusst nicht das Wort „Güterbeförderungsverträge“ verwendet. Es erscheint vorzugswürdig, als Oberbegriff den Begriff „Seefrachtvertrag“ zu wählen und im Ersten Titel den Stückgutfrachtvertrag zu regeln. Dadurch soll der Reisefrachtvertrag klarer vom Stückgutfrachtvertrag abgegrenzt und zugleich klargestellt werden, dass beide Vertragstypen, also Stückgutfrachtvertrag und Reisefrachtvertrag, als Seefrachtverträge anzusehen sind.

Zum Ersten Titel (Stückgutfrachtvertrag)

Zum Ersten Untertitel (Allgemeine Vorschriften)

Zu § 481

Der vorgeschlagene § 481 HGB enthält unter Übernahme der Systematik der besonderen Vertragstypen im Bürgerlichen Gesetzbuch und in enger Anlehnung an § 407 HGB. Zugleich definiert er den Anwendungsbereich der im Ersten Titel enthaltenen Regelungen. Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe verzichtet die Vorschrift – wie auch die nachfolgenden Paragraphen – auf die Verwendung des Begriffs „Seefrachtvertrag“ und bezieht sich durchgängig auf den „Stückgutfrachtvertrag“. Hierdurch sollen begriffliche Unklarheiten vermieden werden. Denn der Stückgutfrachtvertrag ist nur ein Unterfall des Seefrachtvertrages. Daneben sieht der Entwurf auch den Reisefrachtvertrag als einen Unterfall des Seefrachtvertrages vor. Die Formulierung ist an § 407 HGB angelehnt, der den Frachtvertrag definiert.

Absatz 1 regelt die Leistungspflichten des Verfrachters aus dem Stückgutfrachtvertrag. Der Verfrachter wird verpflichtet, das Gut über See zum Bestimmungsort zu befördern und dort dem Empfänger abzuliefern. Eine Überlegung, anstelle des Begriffs des „Bestimmungsorts“ den des „Bestimmungshafens“ zu wählen und damit klarzustellen, dass der Stückgutfrachtvertrag nur Beförderungen über See mit einem Schiff erfasst, wurde verworfen, da der Begriff „Bestimmungsort“ neutraler ist und hierdurch vermieden wird, dass Beförderungen etwa zu einer Bohrinsel nicht in den Anwendungsbereich des Ersten Untertitels fallen. Dass den-

noch nur reine Seebeförderungen und nicht etwa auch Multimodaltransporte unter Einschluss einer Seestrecke Gegenstand des Stückgutfrachtvertrags sind, ergibt sich aus den Worten „über See“. In Abweichung von den bisherigen §§ 452 und 663b HGB, die die Formulierung „zur See“ verwenden, wird die Formulierung „über See“ benutzt, da diese in der Praxis sprachlich geläufiger ist. Eine inhaltliche Abweichung folgt hieraus nicht.

Mit den Worten „über See“ wird gleichzeitig auch eine Abgrenzung zur Beförderung auf Binnengewässern vorgenommen, auf die die §§ 407 ff. HGB anzuwenden sind. Maßgeblich ist nach Absatz 1 allein, ob die Beförderung auf einem Seegewässer oder einem Binnengewässer stattfindet. Dagegen kommt es nicht darauf an, ob die Beförderung mit einem Seeschiff oder einem Binnenschiff durchgeführt wird. Wird die Beförderung sowohl auf einem Seegewässer als auch auf einem Binnengewässer durchgeführt, beantwortet sich die Frage, ob die im Vierten Buch des Handelsgesetzbuchs verankerten allgemeinen frachtrechtlichen Regelungen zur Anwendung gelangen oder die im Fünften Buch des Handelsgesetzbuchs verankerten Regelungen über den Stückgutfrachtvertrag, nach § 450 HGB.

Absatz 2 benennt als Hauptpflicht des Befrachters dessen Pflicht zur Zahlung der vereinbarten Fracht. Die Regelung entspricht § 407 Absatz 2 HGB.

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

Der Entwurf verzichtet bewusst darauf, die Bestimmungen über den Stückgutfrachtvertrag nach dem Vorbild der Rotterdam-Regeln auf Verträge über sog. erweiterte Seebeförderungen auszudehnen, also auf Verträge, die sowohl eine Beförderung über See als auch eine Beförderung über andere Strecken vorsehen. Denn dies würde bedeuten, dass die genannten Verträge aus dem Anwendungsbereich der §§ 452 ff. HGB herausgenommen und eigenständig geregelt werden müssten. Es besteht jedoch keine Notwendigkeit, noch vor einem Inkrafttreten der Rotterdam-Regeln die Reform des Seehandelsrechts mit einer Reform der §§ 452 ff. HGB zu verknüpfen. Denn die §§ 452 ff. HGB wurden erst mit dem am 1. Juli 1998 in Kraft getretenen Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Transportrechtsreformgesetz – TRG) vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) eingeführt. Anders als in den meisten Ländern der Welt gelten mit den genannten Regelungen in Deutschland seit mehr als zehn Jahren zuverlässige und für alle Verkehrsträger geltende umfassende gesetzliche Regelungen für Multimodaltransporte. Diese haben sich im Grundsatz auch bewährt. Die Einführung von Regelungen nach dem Vorbild der Rotterdam-Regeln würde diese Einheitlichkeit wieder beenden und damit das mit der Transportrechtsreform angestrebte Ziel, die Zersplitterung des Transportrechts so weit

wie möglich zu beseitigen, wieder in Frage stellen. Denn bei einer Übernahme der Rotterdam-Regeln wären künftig Multimodalverträge, die eine Seebeförderung vorsähen, anderen Regelungen unterworfen als Multimodalverträge, die eine Seebeförderung nicht einschlossen. Auf erstere wäre, vorbehaltlich anzuwendender internationaler Übereinkommen, stets Seefrachtrecht anzuwenden – und zwar selbst dann, wenn feststünde, dass sich der Schaden auf einer innerstaatlichen Teilstrecke an Land ereignet hätte. Aber auch Multimodalverträge, die eine Seebeförderung gestatteten, wären unterschiedlichen Regeln unterworfen: Auf Multimodalverträge, die den Beförderungsweg nicht spezifizierten, wären die allgemeinen Regeln der §§ 452 ff. HGB anzuwenden, selbst wenn ein Teil der Beförderung tatsächlich über See durchgeführt würde, während auf Multimodalverträge, die eine Beförderung über See ausdrücklich vorsehen würden, grundsätzlich Seefrachtrecht anzuwenden wäre, selbst wenn die Beförderung tatsächlich nicht über See durchgeführt würde. Eine derart tiefgreifende Änderung des geltenden deutschen Rechts, welche die an sich schon schwierige Beurteilung der Multimodalverträge weiter komplizieren würde, sollte aber nicht erfolgen, solange dies nicht völkerrechtlich geboten ist. Im Interesse der Rechtssicherheit soll daher von einer Ausweitung des Anwendungsbereichs der §§ 481 ff. HGB-E und einer Änderung der §§ 452 ff. HGB nach dem Vorbild der Rotterdam-Regeln abgesehen werden.

Zu § 482

Die Vorschrift geht auf die bisherigen §§ 563, 564 HGB und Artikel 6 CMNI zurück. In Abweichung von den genannten Vorschriften wird allerdings nicht eine Haftungsregelung normiert, sondern lediglich die Leistungspflicht des Befrachters und eines Dritten. Die hierzu korrespondierende Haftungsregelung findet sich in § 487 HGB-E.

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

Absatz 2 erstreckt nach dem Vorbild der bisherigen §§ 563, 564 HGB die Verpflichtung nach Absatz 1 Satz 2 auf einen vom Befrachter benannten Dritten, der dem Verfrachter das Gut zur Beförderung übergibt. Dritter im Sinne von Absatz 2 ist nur eine Person, die die dem Befrachter nach § 486 Absatz 1 HGB-E obliegende Abladung als eigene Leistung erbringt. Dritter ist dagegen nicht, wer als Vertreter des Befrachters auftritt oder als Mitarbeiter des Befrachters das Gut übergibt. Unter die Vorschrift fällt damit etwa der fob-Verkäufer in einem überseeischen Abladegeschäft, der in Erfüllung des zwischen dem fob-Käufer und dem Verfrachter abgeschlossenen Seefrachtvertrags dem Verfrachter das Gut zur Beförderung übergibt. Wird in dem genannten Beispiel der fob-Verkäufer vom Befrachter/fob-Käufer als Ablader zur Eintragung in das Konnossement benannt, so ist Dritter im Sinne von Absatz 2 zugleich der Ablader im Sinne von § 513 Absatz 2 HGB-E. Absatz 2 gilt jedoch

auch in den Fällen, in denen kein Konnossement ausgestellt wird. Daher verzichtet Absatz 2 auf die Erwähnung des Abladers.

Da der Dritte mit der Übergabe des Gutes an den Verfrachter eigene Interessen verfolgt, jedoch keine vertraglichen Pflichten gegenüber dem Verfrachter hat, sollen dem Dritten zum Schutz des Verfrachters auch weiterhin die in Absatz 1 Satz 2 genannten Pflichten als gesetzliche Pflichten auferlegt werden. Dies entspricht zugleich den Vorgaben der Haager Regeln, die in Artikel 3 § 5 eine Garantiehaftung des Abladers für die Richtigkeit seiner Angaben über Merkzeichen, Zahl, Menge und Gewicht und in Artikel 4 § 6 eine Garantiehaftung für Angaben über die Beschaffenheit und Eigenart der Güter vorsehen. Die Sanktion für den Fall der Pflichtverletzung ergibt sich aus § 487 Absatz 2 HGB-E. Eine weitergehende Verpflichtung soll dagegen, abweichend vom Abschlussbericht, nicht normiert werden. Da der Dritte nicht Partei des Seefrachtvertrages ist, erscheint es unangemessen, ihm neben dem Befrachter ganz allgemein die Pflicht aufzuerlegen, den Verfrachter über alles zu informieren, was für die Durchführung der nach dem Seefrachtvertrag geschuldeten Beförderung erforderlich ist.

Abweichend von den Rotterdam-Regeln soll davon abgesehen werden, anstelle der vorgenannten Rechtsfiguren, nämlich des Abladers oder eines sonstigen Dritten, die Figur des „dokumentären Absenders“ („documentary shipper“) einzuführen, also desjenigen, der nicht dem Absender identisch ist, jedoch zugestimmt hat, in der Beförderungsurkunde oder elektronischen Beförderungsaufzeichnung als „Absender“ benannt zu werden. Denn die hieran anknüpfende Regelung des Artikels 33, wonach der dokumentäre Absender den Pflichten des Absenders bzw. Befrachters unterliegt und mit diesem gesamtschuldnerisch haftet, erscheint zu weitgehend. Der Entwurf beschränkt sich darauf, nur demjenigen bestimmte Pflichten aufzuerlegen und einer bestimmten Haftung zu unterwerfen, der Gut dem Verfrachter übergibt.

Zu § 483

Die Vorschrift hat ihr Vorbild in § 410 HGB, im bisherigen § 564b HGB sowie in Artikel 4 § 6 der Haager Regeln. Entsprechend § 410 HGB, insoweit jedoch abweichend von § 564b HGB und Artikel 4 § 6 der Haager Regeln, regelt sie nur die Leistungspflicht des Befrachters und eines Dritten, nicht aber die Haftung der genannten Personen. Die mit § 483 HGB-E korrespondierende Haftungsregelung findet sich in § 487 HGB-E.

Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe hält der Entwurf an der bisherigen gesetzlichen Terminologie in den §§ 410, 564b HGB und damit an dem Begriff „gefährliches Gut“ fest. Denn die Auffassung der Sachverständigengruppe, dass es angesichts der weiten Definition des Begriffs „Gefahrgut“ in den einschlägigen öffentlich-rechtlichen Regelungen, so in dem für den Seeverkehr maßgeblichen International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code), der Einführung einer weiteren Definition für den Begriff „gefährliches Gut“ nicht bedarf, wird nicht geteilt. Es gibt nach wie vor zahlreiche Fälle, in denen ein „gefährliches Gut“ nicht zugleich auch ein „Gefahrgut“ ist. Zu denken ist etwa an stark ausdünstende Güter. Die Verwendung des Begriffs „Gefahrgut“ hätte zur Folge, dass der Verfrachter über derartige Güter, die zwar kein Gefahrgut sind,

aber aus beförderungsspezifischer Sicht als gefährlich einzustufen sind, nicht mehr informieren müsste. Dies erscheint nicht sachgerecht.

Absatz 1 entspricht im Wesentlichen dem § 410 Absatz 1 HGB. Abweichend hiervon verpflichtet Absatz 1 allerdings nicht nur den Befrachter, sondern auch den Dritten, der vom Befrachter benannt ist und dem Verfrachter in eigenem Namen das Gut zur Beförderung übergibt. Dies stimmt mit der Regelung des § 482 Absatz 2 HGB-E überein, die dem Dritten die Pflicht zur Information über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen und die Art des Gutes auferlegt. Soweit die Pflicht zur Information über die Gefährlichkeit von Gut betroffen ist, findet sich eine entsprechende Regelung in dem bisherigen § 564b HGB sowie in Artikel 4 § 6 der Haager Regeln.

Nach Absatz 1 haben sowohl der Befrachter als auch der in § 482 Absatz 2 genannte Dritte dem Verfrachter rechtzeitig in Textform die genaue Art der Gefahr und gegebenenfalls zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen mitzuteilen. Wie in § 410 Absatz 1 HGB, jedoch abweichend von dem bisherigen § 564b HGB, ist Adressat der Mitteilung nicht der Kapitän, sondern der Verfrachter. Hierdurch werden freilich auch Mitteilungen an den Kapitän erfasst. Denn dieser ist nach § 479 HGB-E befugt, den Reeder zu vertreten. Folglich sind ihm zugegangene Mitteilungen als Mitteilungen an den Verfrachter zu werten, wenn dieser mit dem Reeder identisch ist.

Absatz 2 regelt die Rechte des Verfrachters, wenn er gefährliches Gut übernommen hat und sich dieses Gutes entledigen will. Die Vorschrift hat, soweit Absatz 2 Satz 1 betroffen ist, ihr Vorbild in § 410 Absatz 2 Nummer 1 HGB. Eine vergleichbare Regelung findet sich im bisherigen § 564b HGB sowie in Artikel 4 § 6 Satz 1 der Haager Regeln. Ebenso wie dort darf der Verfrachter, wenn er gefährliches Gut in Unkenntnis der Art der Gefahr übernommen hat, dieses gefährliche Gut ausladen, einlagern, zurückbefördern oder – soweit erforderlich – vernichten oder unschädlich machen. Die Auswahl der konkret zu ergreifenden Maßnahme hat der Verfrachter grundsätzlich nach Treu und Glauben unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit zu treffen. Schadensersatzansprüche des Befrachters, des Empfängers oder eines zum Empfang des Gutes legitimierten Inhabers des Konnossements werden hierdurch nicht ausgelöst, wenn die Voraussetzungen des Absatz 2 Satz 1 erfüllt sind. Dies gilt jedoch – insoweit abweichend von § 410 Absatz 2 Nummer 1 HGB – nur dann, wenn auch dem Kapitän und dem Schiffsagenten des Verfrachters die Gefährlichkeit des Gutes unbekannt war. Diese Einschränkung beruht auf den Vorgaben der Haager Regeln (Artikel 4 § 6 Satz 1) und findet sich auch in dem bisherigen § 564c HGB. Der Verfrachter muss sich also das Wissen der zuletzt genannten Personen zurechnen lassen, um risikofrei das Gut ausladen und gegebenenfalls sogar beschädigen oder vernichten zu können.

Absatz 2 Satz 2 enthält eine dem bisherigen § 564b Absatz 2 HGB und Artikel 4 § 6 Satz 2 der Haager Regeln vergleichbare Regelung für den Fall, dass der Verfrachter, der Kapitän oder der Schiffsagent Kenntnis von der von dem Gut ausgehenden Gefahr hatte. In Übereinstimmung mit dem bisherigen Recht gestattet er dem Verfrachter für diesen Fall

ebenfalls, das Gut auszuladen, einzulagern, zurückzubefördern oder gegebenenfalls zu beschädigen oder zu vernichten, und befreit ihn von seiner Haftung für Verlust oder Beschädigung dieses Gutes. Voraussetzung ist allerdings, dass sich das besondere Risiko des gefährlichen Gutes verwirklicht. Zwar ließe sich dieses Ergebnis auch aus den allgemeinen Haftungsregeln (§§ 498 ff. HGB-E) herleiten. Denn nach allgemeiner Auffassung setzt die Haftung des Verfrachters ein rechtswidriges Verhalten voraus. Ein solches rechtswidriges Verhalten ist jedoch bei Vorliegen eines Notstands (§ 228 BGB), der die Beschädigung oder Zerstörung einer fremden Sache erforderlich macht, zu verneinen. Angesichts der Regelungen im geltenden Recht soll aber der Klarstellung halber auch weiterhin dieser Sonderfall gesetzlich geregelt werden. Zusätzlich soll klargestellt werden, dass eine Schadensersatzpflicht fortbesteht, wenn der Verfrachter die Gefahr verschuldet hat. Dies entspricht der Wertung des § 228 Satz 2 BGB sowie des § 589 Absatz 2 HGB-E.

Absatz 3 räumt dem Verfrachter nach dem Vorbild des § 410 Absatz 2 Nummer 2 HGB einen Anspruch auf Ersatz der erforderlichen Aufwendungen gegenüber dem Befrachter oder dem in § 482 Absatz 2 HGB-E genannten Dritten ein, wenn er das gefährliche Gut ausgeladen, eingelagert, zurückbefördert, vernichtet oder unschädlich gemacht hat. Der Anspruch entfällt jedoch, wenn ihm, dem Kapitän oder dem Schiffsagenten bei Übernahme des Gutes die Art der Gefahr bekannt war oder jedenfalls mitgeteilt worden ist. Dies soll durch die Verweisung auf Absatz 2 Satz 1 klargestellt werden.

Zu § 484

Der vorgeschlagene § 484 begründet eine Obliegenheit sowie eine Verpflichtung des Befrachters gegenüber dem Verfrachter zur ausreichenden Verpackung und, soweit erforderlich, zur Kennzeichnung des Gutes. Sie entspricht § 411 HGB. In systematischer Hinsicht erscheint der darin enthaltene Ansatz, die Verpflichtung der Parteien als solche zu regeln, gegenüber dem in dem bisherigen § 608 Absatz 1 Nummer 5 HGB, der nur die Rechtsfolgen der Verletzung einer solchen Verpflichtung regelt, vorzuzugswürdig.

Neu im Vergleich mit dem bisherigen § 411 HGB ist Satz 2, wonach in den Fällen, in denen Gut in einem Container, auf einer Palette oder in oder auf einem sonstigen Lademittel zur Beförderung übergeben wird, die Obliegenheit und die Pflicht, das Gut beförderungssicher zu verpacken, einschließen, dass das Gut in oder auf dem Lademittel beförderungssicher gestaut und befestigt wird. Die Vorschrift hat ihr Vorbild in Artikel 27 Absatz 3 der Rotterdam-Regeln, wonach der Absender in den Fällen, in denen er einen Container packt oder ein Fahrzeug belädt, den Inhalt in oder auf dem Container oder dem Fahrzeug ordnungsgemäß und sorgfältig und so zu stauen, zu befestigen und zu sichern hat, dass der Inhalt keine Personen- oder Sachschäden verursacht. Zwar lassen sich, wie die Entscheidung des OLG Hamburg vom 4. August 2000 (TranspR 2001, S. 38, 40) belegt, diese Obliegenheit und diese Pflicht bereits aus Satz 1 herleiten. Angesichts der Bedeutung dieser Regelung erscheint jedoch eine ausdrückliche Klarstellung zweckmäßig.

Zu § 485

Die Vorschrift regelt in Übereinstimmung mit den Haager Regeln (Artikel 3 § 1) und dem bisherigen § 559 Absatz 1 HGB die Verpflichtung des Verfrachters, ein see- und ladungstüchtiges Schiff zu stellen.

Kommt der Verfrachter seiner Verpflichtung nicht nach und hat dies zur Folge, dass das beförderte Gut beschädigt wird oder verloren geht, so bestimmt sich die Haftung des Verfrachters nach den §§ 498 ff. HGB-E. Von besonderer Bedeutung sind in diesem Zusammenhang die Regelungen in § 498 Absatz 2 Satz 2 und § 499 Absatz 2 Satz 2 HGB-E. Denn danach entfällt die präsuntive Nichthaftung des Verfrachters bei Vorliegen eines der in § 499 Absatz 1 HGB-E aufgeführten Umstände, wenn das Schiff see- oder ladungsuntüchtig war und die Wahrscheinlichkeit besteht, dass der Verlust oder die Beschädigung auf einem Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit besteht. Es ist in diesem Falle Sache des Verfrachters, zu seiner Entlastung zu beweisen, dass Schaden durch einen anderen Umstand als die See- oder Ladungstüchtigkeit verursacht wurde oder aber, dass die See- oder Ladungsuntüchtigkeit bis zum Antritt der Reise durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht hätte erkannt werden können.

Zu § 486

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

Absatz 1 hat sein Vorbild in dem bisherigen § 588 Absatz 1 HGB. Wie dort bestimmt Absatz 1 Satz 1, dass der Befrachter die Abladung zu bewirken hat. Durch die Beibehaltung der Formulierung „zu bewirken“ soll klargestellt werden, dass den Befrachter vorbehaltlich abweichender Vereinbarung keine Verpflichtung zur Abladung der Güter trifft, aber die Leistungserbringung durch den Verfrachter von einer Handlung des Befrachters abhängig ist. Ergänzend stellt der Entwurf klar, dass unter dem Begriff „Abladung“ die Übergabe des Gutes an den Verfrachter zur Beförderung zu verstehen ist.

Welche Folgen sich daraus ergeben, dass der Befrachter die Abladung nicht rechtzeitig bewirkt, wird in § 490 HGB-E geregelt. Danach kann der Verfrachter den Vertrag kündigen oder lediglich den Teil der Ladung, die bereits verladen wurde, befördern. Einen Anspruch auf Liegegeld räumt das Gesetz dagegen dem Verfrachter – abweichend von § 412 Absatz 3 HGB – nicht ein. Denn anders als im allgemeinen Frachtrecht wird im Seefrachtrecht zwischen Stückgutfrachtverträgen und Reisefrachtverträgen unterschieden. Es macht jedoch nur Sinn, einen Anspruch auf Liegegeld vorzusehen, wenn es sich um einen Reisefrachtvertrag handelt (vgl. hierzu § 530 Absatz 3, § 535 Absatz 1 HGB-E).

Nach Satz 2 hat der Verfrachter demjenigen, der das Gut ablädt, auf dessen Verlangen ein schriftliches Empfangsbekanntnis zu erteilen. Die Vorschrift ist in ihrer Formulierung an § 368 BGB angelehnt. Sie berücksichtigt, dass der Ver-

frachter nach § 513 Absatz 1 Satz 1 HGB-E dem Ablader immer dann ein Konnossement ausstellen muss, wenn im Stückgutfrachtvertrag nicht etwas Abweichendes vereinbart ist. Ist im Stückgutfrachtvertrag eine abweichende Vereinbarung getroffen worden und auf die Ausstellung eines Konnossements verzichtet worden, so kann der Ablader zumindest verlangen, dass ihm ein Empfangsbekanntnis erteilt wird. Ist dagegen im Stückgutfrachtvertrag nichts Abweichendes vereinbart, so reicht es, wie Absatz 1 Satz 3 klarstellt, aus, dass der Verfrachter das Konnossement ausstellt. Entsprechendes gilt für den Fall der Ausstellung eines Seefrachtbriefs (§ 526 HGB-E). Berechtigter im Sinne von Absatz 1 Satz 2 ist sowohl der Befrachter als auch der in § 482 Absatz 2 HGB-E genannte Dritte.

Absatz 2 verpflichtet den Verfrachter, das Gut zu laden, zu stauen und zu befestigen – insgesamt als „verladen“ definiert – sowie zu löschen. Die Vorschrift orientiert sich an § 412 Absatz 1 HGB. Anders als nach der zuletzt genannten Vorschrift ist jedoch Schuldner der Lade- und Löschpflicht nicht der Absender/Befrachter, sondern der Verfrachter. Damit wird berücksichtigt, dass in der Seeschifffahrt, anders als bei Landtransporten, regelmäßiger der Verfrachter das Gut zu verladen und zu löschen hat. Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe wird im Übrigen klargestellt, dass das Laden in das Schiff und das Stauen und Befestigen im Schiff gemeint sind.

Absatz 3 gestattet dem Verfrachter, das Gut umzuladen. Voraussetzung ist aber, dass sich das Gut in einem Container befindet. Container im Sinne dieser Vorschrift ist dabei nicht nur der geschlossene Container, sondern auch der Container, bei dem einzelne Seiten offen sind oder, wie etwa beim sogenannten flat rack, gänzlich fehlen. Denn allen Containern ist gemein, dass sie der Erleichterung des Umschlags der in ihnen befindlichen Gütern dienen. Dagegen erscheint es, anders als dies die Sachverständigengruppe vorgeschlagen hat, geboten, das geltende Umladeverbot im bisherigen § 565 Absatz 2 HGB beizubehalten, soweit es Gut betrifft, das nicht in einem Container verpackt ist. Denn es kann nicht vom Befrachter erwartet werden, dass er jedes Gut stets so verpackt, dass es auch umgeladen werden kann. Eine Abkehr von der Regelung im bisherigen § 565 Absatz 2 HGB würde die Anforderungen an die Verpackung des Gutes erheblich und in einem nicht gewollten Maße erhöhen. Gleichwohl bleiben abweichende Vereinbarungen möglich.

Absatz 4 Satz 1 bestimmt nach dem Vorbild des bisherigen § 566 Absatz 1 HGB, dass der Verfrachter das Gut ohne Zustimmung des Befrachters nicht auf Deck verladen darf. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz sieht der nachstehend noch näher erläuterte Satz 3 für den Fall vor, dass sich die Güter in oder auf einem für die Beförderung auf Deck untauglichen Lademittel befinden oder wenn das Deck für die Beförderung eines solchen Lademittels nicht ausgerüstet ist.

Abweichend vom bisherigen § 566 Absatz 1 zweite Alternative HGB sieht der Entwurf davon ab, eine Regelung für die Fälle zu treffen, in denen Güter „an die Seiten des Schiffes gehängt“ werden. Ein sachliches Bedürfnis für die Beibehaltung einer solchen Regelung ist nicht mehr erkennbar. Gleiches gilt für den bisherigen § 566 Absatz 2 HGB, der

den Ländern ermöglicht, Sonderregelungen für die Küstenschifffahrt zu treffen.

Nach Absatz 4 Satz 3 darf der Verfrachter Gut, das sich in oder auf einem Lademittel befindet, das für die Beförderung auf Deck tauglich ist, ohne Zustimmung des Befrachters oder Abladers auf Deck verladen, wenn das Deck für die Beförderung eines solchen Lademittels ausgerüstet ist. Dem Befrachter und dem Ablader verbleibt allerdings die Möglichkeit, der Deckverladung zu widersprechen, wenn sie hiermit nicht einverstanden sind.

Mit der Regelung in Satz 3 soll berücksichtigt werden, dass sich vor allem im Containerverkehr die Gegebenheiten, auf denen noch der bisherige § 566 HGB beruht, gewandelt haben. Eine Beschränkung des Anwendungsbereichs der Regelung auf die Fälle, in denen Container auf Containerschiffen befördert werden sollen, soll nicht erfolgen. Denn angesichts der raschen technischen Entwicklung bei der Beförderung von Gütern in oder auf für die Beförderung auf Deck tauglichen Lademitteln erscheint eine solche Regelung zu eng, zumal eine gesetzliche Definition des Begriffs „Containerschiff“ nicht besteht. Außerdem kann vor allem beim Einsatz von Containerschiffen kaum noch zwischen einer Verladung unter Deck und einer Verladung auf Deck unterschieden werden. Es erscheint daher vorzugswürdig, nach dem Vorbild von Artikel 25 Absatz 1 Buchstabe b der Rotterdam-Regeln eine allgemeine Regelung zu treffen.

Zu § 487

Die Vorschrift regelt die Verantwortungsbereiche von Befrachter und Verfrachter für Begleitpapiere und die erforderlichen güterbezogenen Informationen. Sie entspricht im Wesentlichen § 413 HGB. Die geltende Regelung des bisherigen § 591 HGB erscheint unzureichend.

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

Absatz 2 Satz 1 orientiert sich an § 413 Absatz 2 Satz 1 HGB. Ebenso wie § 413 Absatz 2 Satz 1 HGB begründet er eine Haftung des Verfrachters für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der ihm übergebenen Urkunden oder durch deren unrichtige Verwendung verursacht worden ist. Nach Absatz 2 Satz 1 soll sich der Verfrachter allerdings bereits mit dem Nachweis entlasten können, der Schaden habe durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden können. Damit weicht Satz 1 von § 413 Absatz 2 Satz 1 HGB ab, der den Nachweis erfordert, dass der Verlust, die Beschädigung oder die unrichtige Verwendung auf Umständen beruht, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Mit der Normierung des von § 413 Absatz 2 Satz 1 HGB abweichenden Verschuldensmaßstabs in Absatz 2 soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass ein solcher Maßstab auch in den Fällen der Haftung des Verfrachters für Güterschäden gilt (§ 498 Absatz 2 Satz 1 HGB-E).

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

Absatz 2 Satz 3 und 4 bestimmen nach dem Vorbild von § 512 Absatz 1 und § 525 HGB-E ergänzend, unter welchen Voraussetzungen eine von den Sätzen 1 und 2 abweichende Haftungsregelung getroffen werden kann. Die Vorschriften sind erforderlich, weil sich § 512 Absatz 1 und § 525 HGB-E nicht auf die im Ersten Untertitel getroffenen Regelungen beziehen.

Satz 3 bestimmt zunächst entsprechend dem allgemeinen Frachtrecht (vgl. den in Nummer 25 vorgeschlagenen § 449 Absatz 1 HGB-E in Verbindung mit § 413 Absatz 2 HGB) und in Übereinstimmung mit § 512 Absatz 1 HGB-E, dass die Haftung des Verfrachters nur durch eine Individualvereinbarung verringert oder erweitert werden kann. Wie in § 512 HGB-E wird dem Modell der „AGB-Festigkeit“ der Vorzug vor einer inhaltlichen Klauselkontrolle gegeben, um inhaltliche Wertungsfragen zu vermeiden. Als Individualvereinbarung im Sinne von Satz 3 sind abweichend von § 305 Absatz 1 Satz 1 BGB auch Abreden anzusehen, die für eine Mehrzahl gleichartiger Verträge zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wurden, so dass auch Rahmenverträge erfasst werden. Die Formulierung „im Einzelnen ausgehandelt“ entspricht § 512 HGB-E und bedeutet, dass jede Partei die Möglichkeit haben muss, auf den konkreten Regelungsinhalt Einfluss zu nehmen.

Satz 4 enthält nach dem Vorbild des § 525 HGB-E eine Sonderregelung für eine Bestimmung im Konnossement. Um zu gewährleisten, dass die Umlauffähigkeit des Konnossements erhalten bleibt, bestimmt er, dass eine solche Bestimmung, durch die die Haftung verringert wird, einem Dritten gegenüber unwirksam ist.

Zu § 488

§ 488 regelt die Haftung des Befrachters und der bei der Abladung eingeschalteten Dritten für bestimmte Pflichtverletzungen und unzureichende Informationen. Die vorgeschlagene Regelung fasst die unterschiedlichen, zum Teil auf den Haager Regeln beruhenden §§ 563, 564, 564a und 564b HGB geltender Fassung zusammen.

Absatz 1 sieht bei Verletzung bestimmter Pflichten des Befrachters aus dem Stückgutfrachtvertrag eine unbeschränkte Haftung des Befrachters gegenüber dem Verfrachter für vermutetes Verschulden vor. Er knüpft dabei an die seefrachtrechtlichen Sonderregelungen an, die die Pflichten des Befrachters umschreiben. Hierbei handelt es sich um die Pflicht, die für die Durchführung der Beförderung erforderlichen Angaben zum Gut zu machen (§ 482 Absatz 1 HGB-E), bei gefährlichem Gut über die Art der Gefahr und gegebenenfalls zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen zu unterrichten (§ 483 HGB-E), das Gut zu verpacken und zu kennzeichnen (§ 484 HGB-E) und dem Verfrachter alle Urkunden zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen, die für eine amtliche Behandlung erforderlich sind (§ 487 Absatz 1 HGB-E). Die Einzeltatbestände der Befrachterhaftung orientieren sich insoweit an dem in Nummer 8 vorgeschlagenen § 414 Absatz 1 HGB-E. In bewusster Abweichung von der vorgenannten Vorschrift sowie von den bisherigen §§ 563, 564b HGB lehnt er sich aber an § 280 BGB an, normiert also eine verschuldensabhängige Haftung. In Übereinstimmung mit § 280 Absatz 1 Satz 2 BGB bestimmt er daher in Absatz 1 Satz 2, dass der Befrachter von seiner Haftung befreit ist, wenn er die Pflichtverletzung nicht zu

vertreten hat. Denn es erscheint nicht sachgerecht, dem Verfrachter eine verschuldensabhängige und zugleich der Höhe nach beschränkte Haftung aufzuerlegen, dem Befrachter dagegen eine verschuldensunabhängige Haftung in unbeschränkter Höhe. Hinzu kommt, dass die Haager Regeln in Artikel 4 § 3 vorsehen, dass der Befrachter grundsätzlich verschuldensabhängig haftet. Nur in Ausnahmefällen, nämlich dann, wenn der Befrachter für die Eintragung in das Konnossement bestimmte Angaben über Merkzeichen, Zahl, Menge und Gewicht gemacht hat (Artikel 3 § 3 Satz 1 Buchstaben a und b) oder den Verfrachter, Kapitän oder Schiffsagenten nicht über die Art und Beschaffenheit von gefährlichem Gut in Kenntnis gesetzt hat (Artikel 4 § 6), sehen die Haager Regeln eine verschuldensunabhängige Haftung vor (Artikel 3 § 5, Artikel 4 § 6). In Übereinstimmung mit diesen Regelungen sieht daher der Entwurf im Grundsatz eine Haftung des Befrachters für vermutetes Verschulden vor. Für die zuletzt genannten Ausnahmefälle sieht der Entwurf in Absatz 3 eine Sonderregelung vor.

Absatz 2 erstreckt die in Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 normierte verschuldensabhängige Haftung für die Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der erforderlichen Angaben zum Gut und für das Unterlassen der gebotenen Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes auf den in § 482 Absatz 2 HGB-E genannten Dritten, der dem Verfrachter das Gut zur Beförderung übergibt. Die Norm sanktioniert damit eine Verletzung der in § 482 Absatz 2 HGB-E und § 483 Absatz 1 HGB-E beschriebenen Pflichten des Dritten. Dritter im Sinne der vorgenannten Vorschriften ist insbesondere der Ablader, für den das geltende Recht in den oben genannten §§ 563, 564, 564a und 564b eine Sanktion für den Fall einer Pflichtverletzung bereithält. Abweichend vom bisherigen Recht sieht der Entwurf jedoch aus den zu Absatz 1 genannten Gründen grundsätzlich eine verschuldensabhängige Haftung vor. Damit berücksichtigt er, dass Dritter im Sinne von Absatz 2 nicht nur derjenige ist, der vom Befrachter zur Eintragung ins Konnossement benannt ist (§ 513 Absatz 2 HGB-E), sondern auch jede sonstige Person, die vom Befrachter benannt ist, ohne in ein Konnossement eingetragen zu werden.

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

Absatz 3 begründet eine verschärfte Haftung des Befrachters und des Dritten, wenn ein Konnossement ausgestellt ist. So sollen nach Satz 1 der Befrachter und der vom Befrachter zur Eintragung in das Konnossement benannte Dritte (§ 513 Absatz 2 HGB-E) dem Verfrachter verschuldensunabhängig und der Höhe nach unbeschränkt für Schäden und Aufwendungen haften, die dem Verfrachter durch die Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der in das Konnossement aufgenommenen Angaben über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen des Gutes oder durch das Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes entstanden

sind. Die vorgeschlagene Vorschrift entspricht, wie zu Absatz 1 ausgeführt, den Vorgaben von Artikel 3 § 5 und Artikel 4 § 6 der Haager Regeln. Die Regelung ist bewusst auf die Fälle beschränkt, in denen ein Konnossement ausgestellt ist, auch wenn in der Praxis für Seefrachtbriefe häufig die gleichen Bedingungen wie für Konnossemente gelten. Da das Konnossement – anders als der Seefrachtbrief – ein Wertpapier ist, das insbesondere gutgläubig erworben werden kann, erscheint es insbesondere zur Wahrung der Umlauffähigkeit des Konnossements geboten, in den in Absatz 3 Satz 1 geregelten Fällen eine verschuldensunabhängige Haftung zu normieren. Soweit es um die Ausstellung nicht begebbarer Papiere geht, soll an der verschuldensabhängigen Haftung festgehalten werden. Eine vergleichbare Regelung findet sich auch in Artikel 301 Absatz 1 des norwegischen Seehandelsgesetzbuchs vom 24. Juni 1994 und in Artikel 19 Absatz 2 des französischen Gesetzes über Frachtverträge und den Seetransport Nummer 66-420 vom 18. Juni 1966.

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

Absatz 4 enthält eine dem § 254 BGB nachgebildete Regelung für die Fälle, in denen der Verfrachter bei der Verursachung der Schäden oder Aufwendungen mitgewirkt hat. Die Regelung ist, wie sich aus der Verweisung auf Absatz 3 ergibt, in den Fällen erforderlich, in denen der Befrachter und der Ablader eine verschuldensunabhängige Haftung trifft. Denn in diesen Fällen scheidet eine unmittelbare Anwendung des § 254 BGB, der auf ein Verschulden abstellt, aus. Absatz 4 bestimmt daher, dass bei der Beurteilung des Umfangs der Haftung des Befrachters und des Abladers zu berücksichtigen ist, ob und in welchem Umfang ein Verhalten des Verfrachters bei der Verursachung der Schäden oder Aufwendungen mitgewirkt hat. Die Formulierung ist dem bisherigen § 414 Absatz 2 HGB entnommen. Satz Absatz 3 gilt nur für die in Absatz 3 geregelte Haftung. Auf die Verschuldenshaftung nach den Absätzen 1 und 2 ist § 254 BGB unmittelbar anzuwenden.

Absatz 5 regelt, unter welchen Voraussetzungen eine von den Absätzen 1 bis 3 abweichende Vereinbarung oder Bestimmung im Konnossement zulässig ist. Dabei übernimmt er den im allgemeinen Transportrecht in § 449 HGB verankerten Grundsatz, dass nicht nur die spezialgesetzlich geregelte Haftung des Frachtführers, sondern auch die des Absenders (§ 414 HGB) nicht disponibel ist. In Übereinstimmung mit diesem Grundsatz bestimmt Absatz 5, dass die Haftung des Befrachters und des Abladers nach den Absätzen 1 bis 3 grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden kann. Eine Ausnahme von dem Verbot, die Haftung auszuschließen, soll nur gelten, wenn eine Vereinbarung getroffen wird, die im Einzelnen ausgehandelt wird.

Nicht von Absatz 5 erfasst ist der Fall, dass die Vertragsparteien die Haftung des Befrachters oder Abladers der Höhe nach beschränken. Da aus den zu Artikel 1 Nummer 8 dieses Gesetzentwurfs ausgeführten Gründen die gesetzliche Einführung eines Haftungshöchstbetrags nicht sachgerecht erscheint, sollen die Vertragsparteien zumindest die Mög-

lichkeit haben, im Einzelfall durch Vertrag wieder ein Gleichgewicht der Haftung des Befrachters und des Abladers mit der des Verfrachters herzustellen. Dies soll auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen möglich sein. Die Wirksamkeit einer entsprechenden Klausel bleibt im konkreten Einzelfall der richterlichen AGB-Kontrolle vorbehalten.

Zu § 489

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

Absatz 1 räumt dem Befrachter das Recht ein, den Stückgutfrachtvertrag jederzeit zu kündigen. Die Regelung entspricht § 415 Absatz 1 HGB und geht auf § 649 BGB zurück. Wie dort wird auch im Seefrachtrecht das willkürliche Kündigungsrecht keinen Beschränkungen unterworfen. Denn es bedarf insoweit keines Schutzes des Verfrachters. Sein Leistungsinteresse zielt nicht auf die Durchführung der Beförderung, sondern auf die Zahlung der Fracht ab (§ 481 Absatz 2 HGB-E). Etwaige durch die Kündigung bedingte nachteilige Folgen für den Verfrachter werden durch Absatz 2 kompensiert.

Nach Absatz 2 Satz 1 hat der Verfrachter im Falle der Kündigung durch den Befrachter zwei Möglichkeiten: Entweder verlangt er die vereinbarte Fracht sowie zu ersetzende Aufwendungen unter Anrechnung ersparter Aufwendungen oder eines anderweitigen tatsächlich erfolgten oder böswillig unterlassenen Erwerbs (Nummer 1) oder er verlangt ein Drittel der vereinbarten Fracht (Nummer 2), die sog. Fautfracht.

Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 entspricht im Wesentlichen § 415 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 HGB. Abweichend von der zuletzt genannten Vorschrift erwähnt Nummer 1 jedoch nicht ein etwaiges Standgeld bzw. Liegegeld. Denn ein Anspruch auf Liegegeld kann nur bei einem Reisefrachtvertrag anfallen, nicht aber beim Stückgutfrachtvertrag. Dementsprechend begründet nur § 532 Absatz 2 HGB-E für den Fall der Kündigung eines Reisefrachtvertrags durch den Befrachter einen Anspruch auf ein etwaiges Liegegeld.

Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 begründet nach dem Vorbild des § 415 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 HGB einen Anspruch auf Fautfracht in Höhe eines Drittels der vereinbarten Fracht, wenn der Befrachter den Stückgutfrachtvertrag kündigt.

Absatz 2 Satz 2 lässt den Anspruch des Verfrachters auf Fautfracht entfallen, wenn die Kündigung auf Gründen beruht, die seinem Risikobereich zuzurechnen sind. Ist die Beförderung für den Befrachter nicht von Interesse, scheidet auch der Anspruch nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 aus. Die Regelung entspricht § 415 Absatz 2 Satz 2 HGB.

Absatz 3 regelt schließlich nach dem Vorbild von § 415 Absatz 3 HGB den Fall, dass das Gut bereits vor der Kündigung verladen wurde. Nach Satz 1 darf der Verfrachter in diesem Fall auf Kosten des Befrachters Maßnahmen gemäß § 492 Absatz 3 Satz 2 bis 4 HGB-E ergreifen. In Abweichung von § 415 Absatz 3 Satz 1 und 2 HGB wird darauf verzichtet, dem Verfrachter das Recht einzuräumen, vom Befrachter das unverzügliche Entladen des Gutes zu verlangen und zugleich zu bestimmen, unter welchen Voraussetzungen das Gut entladen werden kann. Damit wird berück-

sichtigt, dass nach § 486 Absatz 2 HGB-E das Löschen des Gutes im Seefrachtrecht grundsätzlich in den Aufgabenbereich des Verfrachters fällt. Gleichwohl soll der Verfrachter – ebenso wie der Frachtführer nach allgemeinem Frachtrecht – die Kosten für das Löschen grundsätzlich nicht tragen müssen, wenn der Stückgutfrachtvertrag durch eine Kündigung des Befrachters beendet wird. Eine Ausnahme soll von diesem Grundsatz nur gelten, wenn die Kündigung auf Gründen beruht, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind. Wie nach allgemeinem Frachtrecht soll der Verfrachter nach Satz 2 in diesem Fall die Kosten für das Löschen tragen.

Zu § 490

Die vorgeschlagene Regelung soll insbesondere den bisherigen § 588 HGB ersetzen. Sie orientiert sich im Wesentlichen an § 417 HGB.

Absatz 1 ist § 417 Absatz 1 HGB nachgebildet. Wie dieser bestimmt er, dass der Verfrachter dem Befrachter eine Nachfrist setzen kann, wenn die Abladung innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit nicht oder nicht vollständig bewirkt wird. Die Vorschrift knüpft dabei an § 486 Absatz 1 Satz 1 HGB-E an, wonach es dem Befrachter lediglich obliegt, die Abladung zu bewirken. Abweichend vom allgemeinen Frachtrecht (§ 412 HGB) hat der Befrachter also das Gut nicht auch zu verladen. Hierfür ist der Verfrachter verantwortlich. In Abweichung von § 417 Absatz 1 HGB stellt Absatz 1 daher nicht darauf ab, ob der Befrachter das Gut „innerhalb der Ladezeit“ verladen oder zur Verfügung gestellt hat. Denn die Ladezeit ist für den Befrachter unbeachtlich. Maßgeblich ist vielmehr, ob der vertraglich vereinbarte Abladetermin eingehalten wird. Der vertraglich vereinbarte Abladetermin wird mit der Formulierung „vertraglich vereinbarte Zeit“ umschrieben. Diese Formulierung erfasst nicht nur einen genauen Termin, sondern auch eine vertraglich vereinbarte Zeitspanne, innerhalb derer die Abladung bewirkt werden soll. Hierunter fällt etwa auch der Fall, dass, wie in der Praxis häufig, die „Abfahrt mit dem Schiff X oder mit dem nächsten Schiff“ vereinbart wird.

Absatz 2 entspricht weitgehend der Regelung des bisherigen § 417 Absatz 2 HGB. Anders als der bisherige § 417 Absatz 2 HGB soll der Verfrachter allerdings nicht nur nach Ablauf der nach Absatz 1 zu setzenden Nachfrist das Recht erhalten, den Vertrag zu kündigen und die Rechte aus § 489 Absatz 2 HGB-E geltend zu machen. Vielmehr soll er dieses Recht auch dann erhalten, wenn offensichtlich ist, dass die Abladung nicht innerhalb dieser Frist bewirkt werden wird. Mit dieser Regelung soll der Rechtsgedanke des § 323 Absatz 4 BGB aufgegriffen werden. Wie zu Artikel 1 Nummer 10 dieses Entwurfs vorgeschlagen, soll dieser Rechtsgedanke auch in § 417 HGB Eingang finden.

Absatz 3 entspricht – mit leichten sprachlichen Modifikationen – der Regelung des § 417 Absatz 3 HGB sowie der dort in Bezug genommenen Regelung des § 416 Satz 2 und 3 HGB. Eine ähnliche Regelung findet sich in dem bisherigen § 579 HGB. Ebenso wie nach den genannten Regelungen kann der Verfrachter nach Absatz 3 dann, wenn das Gut innerhalb der Frist des Absatzes 1 nur teilweise abgeladen wird, den bereits verladenen Teil des Gutes befördern und die volle Fracht sowie Ersatz der Aufwendungen verlangen, die ihm durch das Fehlen eines Teils des Gutes entstehen.

Von dem zu zahlenden Betrag abzuziehen ist die Fracht, die der Verfrachter durch die Beförderung anderen Gutes anstelle des nicht verladene Gutes erlangt. Entgeht dem Verfrachter dadurch, dass er nur einen Teil des Gutes befördert, die Sicherheit für die volle Fracht, ist er berechtigt, eine anderweitige Sicherheit zu fordern.

Keinen Eingang in die Regelungen über den Stückgutfrachtvertrag hat die Regelung des § 416 Satz 1 HGB gefunden, wonach der Absender in den Fällen, in denen das Gut nur teilweise verladen wird, jederzeit verlangen kann, dass der Frachtführer mit der Beförderung des bereits verladene Teils des Gutes beginnt. Denn diese Regelung ist auf den Fall zugeschnitten, dass die Beförderung mit einem bestimmten Fahrzeug durchzuführen ist. Eine solche Vereinbarung findet sich jedoch bei Seebeförderungen nur im Reisefrachtvertrag. Dementsprechend soll die in § 416 HGB enthaltene Regelung in § 533 HGB-E aufgenommen werden.

Absatz 4 bestimmt in Anlehnung an die allgemeinen zivilrechtlichen Regelungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs, unter welchen Voraussetzungen eine Fristsetzung entbehrlich ist. Durch diese in Absatz 4 getroffene Sonderregelung sollen Zweifelsfragen darüber, inwieweit die allgemeinen zivilrechtlichen Regelungen ergänzend Anwendung finden, ausgeräumt werden. Dabei erfasst Absatz 4 – anders als die Vorschriften im Bürgerlichen Gesetzbuch – nicht nur den Fall, dass sich der Verfrachter vom Vertrag loslösen will, sondern auch den Fall, dass der Verfrachter ohne weiteres Zuwarten mit der Beförderung des bereits verladene Teils des Gutes beginnen will. Denn auch in dem zuletzt genannten Fall erscheint es geboten, Ausnahmen von dem Grundsatz zu normieren, dass der Verfrachter seine Rechte erst nach Fristsetzung ausüben kann.

Absatz 4 Satz 1 ist § 323 Absatz 2 Nummer 1 BGB nachgebildet. Wie dort soll eine Fristsetzung entbehrlich sein, wenn der Befrachter oder der Ablader sich ernsthaft und endgültig weigert, die von ihm zu erbringende Mitwirkungshandlung zu erbringen und das Gut abzuladen. Nicht in Absatz 4 aufgenommen werden soll eine dem § 323 Absatz 2 Nummer 2 BGB nachgebildete Regelung. Zwar sind auch bei Seebeförderungen Fixabreden möglich. Der Fall, dass die Bindung an die Abfahrtszeit des Schiffes wesentlicher Teil der Vereinbarung ist und sich der Verfrachter daher vorbehalten hat, von einer Beförderung des Gutes abzusehen, wenn die Abladung nicht zeitgerecht bewirkt wird, ist aber nur denkbar, wenn das Gut mit einem bestimmten Schiff befördert werden soll. Eine solche Vereinbarung findet sich jedoch nur im Reisefrachtvertrag. Auch hier dürfte jedoch eine Fixabrede eher die Ausnahme sein. Es erscheint daher ausreichend, es den Vertragsparteien zu überlassen zu regeln, welche Rechtsfolgen sie an eine nicht zeitgerechte Abladung knüpfen wollen.

Satz 2 enthält nach dem Vorbild des § 323 Absatz 2 Nummer 3 BGB eine Regelung für den Fall, dass besondere Umstände vorliegen, die eine sofortige Kündigung rechtfertigen. Dabei beschränkt sich die Vorschrift allerdings, insoweit abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe, auf den Fall, dass sich der Verfrachter tatsächlich vom Vertrag loslösen will. Denn es erscheint widersprüchlich, dem Verfrachter bei Vorliegen von Umständen, die eine sofortige Kündigung rechtfertigen, zu gestatten, am

Vertrag festzuhalten und mit der Beförderung jedenfalls des bereits verladene Teils des Gutes zu beginnen. Durch die in Anlehnung an die §§ 314 und 324 BGB gewählte Formulierung „besondere Umstände, die die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses unzumutbar machen“ soll deutlich gemacht werden, dass Satz 2 den Fall der Kündigung aus wichtigem Grund regelt. Hierfür soll es nicht genügen, dass der Befrachter oder Ablader die Abladung nicht bewirkt hat. Hinzu kommen müssen vielmehr weitere Umstände, aus denen folgt, dass dem Verfrachter ein Festhalten am Vertrag nicht mehr zuzumuten ist.

Absatz 5 übernimmt schließlich die Regelung des § 416 Satz 4 und § 417 Absatz 4 HGB. Ähnlich wie dort verwehrt er dem Verfrachter die Ausübung der in den vorangehenden Absätzen beschriebene Rechte, soweit das Gut aus Gründen, die seinem Risikobereich zuzuordnen sind, nicht innerhalb der vertraglich vereinbarte Zeit abgeladen wird.

Zu § 491

§ 491 HGB-E regelt das Recht des Befrachters und des Empfängers zu nachträgliche Weisungen gegenüber dem Verfrachter. Vorbild dieser Regelung ist § 418 HGB, der sich seinerseits im Wesentlichen an Artikel 12 CMR anlehnt. Ähnliche Vorschriften finden sich in den Rotterdam-Regeln. Zwar kennt das geltende Seefrachtrecht eine vergleichbare Vorschrift nicht. Dies spricht jedoch nicht gegen die Aufnahme einer dem allgemeinen Frachtrecht nachgebildete Regelung. Denn wie die Rotterdam-Regeln zeigen, besteht auch für den Befrachter ein nachvollziehbares erhebliches Interesse daran, nachträglich Weisungen erteilen zu können. Dies gilt vor allem mit Blick darauf, dass die vorgeschlagene Regelung nicht nur für den Stückgutfrachtvertrag gilt, sondern auf Grund der Verweisung in § 527 HGB-E auch für den Reisefrachtvertrag. Den gegenläufigen Interessen des Verfrachters kann durch detailliert geregelte Ausnahmetatbestände Rechnung getragen werden. Zwar werden diese Ausnahmetatbestände vielfach greifen und wird dementsprechend eine nachträgliche Weisung unbeachtlich sein. Dies gilt insbesondere dann, wenn das Gut mit einem Containerschiff zusammen mit einer Vielzahl von Gütern anderer Befrachter oder auf der Grundlage einer Slot-Charter, die typischerweise durch eine Vielzahl von Verfrachtern gekennzeichnet ist, befördert wird. Dies macht eine generelle Regelung wie die vorgeschlagene jedoch nicht entbehrlich. Im Übrigen bleibt es den Parteien des Stückgutfrachtvertrags unbenommen, abweichende Vereinbarungen zu treffen.

Der vorgeschlagene Absatz 1 entspricht § 418 Absatz 1 HGB. Satz 1 bestimmt, dass der Befrachter grundsätzlich berechtigt ist, über das Gut zu verfügen. Die Regelung steht allerdings unter dem Vorbehalt, dass § 520 Absatz 1 nichts Abweichendes bestimmt. Hierdurch soll der Vorrang des Konnossementsrechts sichergestellt werden. Insbesondere soll klargestellt werden, dass bei Ausstellung eines Konnossements stets der legitimierte Besitzer des Konnossements weisungsbefugt ist.

Absatz 1 Satz 2 nennt im Rahmen einer nicht abschließenden Aufzählung verschiedene Weisungsinhalte, ohne sie abschließend zu bestimmen. Damit soll der Vielfalt möglicher Fallgestaltungen Rechnung getragen werden. In Abweichung von § 418 Absatz 1 HGB wird allerdings anstelle des

Begriffs „Ablieferungsstelle“ der Begriff „Löschplatz“ verwendet. Hiermit soll berücksichtigt werden, dass bei Seebeförderungen die „Ablieferungsstelle“ der Löschplatz ist, also die Stelle, an die das Schiff zum Zwecke der Löschung der Ladung hingelegt wird und an der das Verfügungsrecht des Befrachters nach Absatz 2 Satz 1 erlischt.

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

Nach Absatz 1 Satz 4 kann der Verfrachter Aufwendersatz sowie eine angemessene Vergütung im Zusammenhang mit der Ausführung der Weisung verlangen; ihm steht ferner ein entsprechender Vorschussanspruch zu. Auch diese Regelung entspricht dem allgemeinen Frachtrecht.

Absatz 2 regelt den Übergang des Verfügungsrechts vom Befrachter auf den Empfänger. Er übernimmt in den Sätzen 1 und 2 die Regelung des § 418 Absatz 2 Satz 1 und 2 HGB, wobei in Satz 1 wiederum der Begriff der „Ablieferungsstelle“ durch den Begriff „Löschplatz“ ersetzt wird. Absatz 2 Satz 3 trifft für den Fall der Ausübung des Verfügungsrechts durch den Empfänger entsprechend Absatz 1 Satz 3 eine Regelung über die Kostentrags-, Vergütungs- und Vorschusspflicht.

Absatz 3 eröffnet den Parteien eines Stückgutfrachtvertrags nach dem Vorbild des § 418 Absatz 4 HGB die Möglichkeit, die für den Befrachter bestimmte Ausfertigung des Seefrachtbriefs als Sperrpapier auszugestalten und hierdurch sicherzustellen, dass eine nachträgliche Weisung nur bei Vorlage des Seefrachtbriefs befolgt werden muss. In Abweichung von § 418 Absatz 4 HGB wird allerdings auf das Erfordernis der beiderseitigen Unterzeichnung des Seefrachtbriefs verzichtet, da § 526 HGB-E nicht verlangt, dass der Seefrachtbrief von beiden Parteien unterschrieben werden muss.

Nach Absatz 4 muss der Verfrachter, der beabsichtigt, eine ihm erteilte Weisung nicht zu befolgen, den Weisungsgeber hiervon unverzüglich benachrichtigen. Die Vorschrift ist § 418 Absatz 5 HGB nachgebildet. Durch sie soll sichergestellt werden, dass der Befrachter Gelegenheit erhält, sich auf die Nichtbefolgung einer Weisung einzustellen. Die Verletzung der Informationspflicht nach Absatz 5 kann Schadensersatzansprüche auslösen.

Absatz 5 Satz 1 entspricht dem für sonstige Frachtverträge geltenden § 418 Absatz 6 HGB. Wie dieser bestimmt er, dass den Verfrachter bei der Ausführung einer Weisung ohne die an sich gebotene Vorlage der Ausfertigung des Seefrachtbriefs eine verschuldensunabhängige Haftung trifft.

Absatz 5 Satz 2 bestimmt, dass die Haftung auf den Betrag begrenzt ist, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre. Diese Regelung weicht vom derzeit geltenden allgemeinen Frachtrecht ab. Denn es erscheint nicht sachgerecht, den Verfrachter bei Ausstellung eines Seefrachtbriefs weitergehend haften zu lassen als bei Ausstellung eines Konnossements (§ 521 Absatz 2 Satz 2 HGB-E). Insbesondere erscheint der Umstand, dass der von Absatz 5 erfasste Seefrachtbrief zu einem Sperrpapier gekoren worden sein muss, während das

Konnossement ein geborenes Sperrpapier ist, kein hinreichender Grund für eine solche Haftung. Angesichts der vorgeschlagenen Abweichung vom allgemeinen Frachtrecht soll, wie zu Artikel 1 Nummer 11 dieses Entwurfs vorgeschlagen, auch im allgemeinen Frachtrecht eine Haftungsbegrenzung eingeführt werden.

Satz 3 beschränkt die Möglichkeit, die Haftung nach den Sätzen 1 und 2 abzubedingen. Die Vorschrift ist erforderlich, weil sich § 512 HGB-E nicht auf die im Ersten Untertitel getroffenen Regelungen bezieht. In Übereinstimmung mit dieser Vorschrift sieht daher Satz 3 vor, dass die Haftung des Verfrachters nur durch eine Individualvereinbarung verringert oder erweitert werden kann.

Zu § 492

§ 492 HGB-E enthält eine detaillierte gesetzliche Regelung über die Rechtsfolgen von Beförderungs- und Ablieferungshindernissen. Die Regelung des bisherigen § 604 HGB soll nicht beibehalten werden, da sie zu lückenhaft ist und zu unbefriedigenden Ergebnissen führt. Der vorgeschlagene § 492 HGB-E lehnt sich daher an § 419 HGB an, der grundsätzlich auch für das Seefrachtrecht geeignete Lösungen bereithält.

Absatz 1 Satz 1 stellt den Grundsatz voran, dass der Verfrachter bei Vorliegen von Beförderungs- oder Ablieferungshindernissen Weisungen des Verfügungsberechtigten einzuholen hat. Die Regelung orientiert sich an dem bisherigen § 419 Absatz 1 Satz 1 HGB. Aufgegeben wird die dort vorgesehene Differenzierung zwischen einem Beförderungshindernis als einem Hindernis, das vor Ankunft des Gutes an der für die Ablieferung vorgesehenen Stelle entsteht, und einem Ablieferungshindernis als einem Hindernis, das nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle entsteht. Denn eine solche Abgrenzung ergibt sich bereits denknotwendig aus den verwendeten Begriffen „Beförderungshindernis“ und „Ablieferungshindernis“. Die vorgeschlagene Regelung beschränkt sich daher auf die Eingangsformulierung „Wird nach Übernahme des Gutes erkennbar ...“, um zu verdeutlichen, dass ein Hindernis im Sinne von § 492 HGB-E nur besteht, wenn es nach der Übernahme des Gutes zur Beförderung eintritt und sich das Gut somit nicht mehr im Besitz des Verfügungsberechtigten befindet. Anders als in dem bisherigen § 419 Absatz 1 Satz 1 HGB stellt außerdem Absatz 1 Satz 1 durch die Verweisung auf § 520 HGB-E klar, dass für die Beantwortung der Frage, wer Verfügungsberechtigter ist, zwischen den Fällen, in denen ein Konnossement ausgestellt wurde, und den Fällen, in denen kein Wertpapier ausgestellt wurde, zu unterscheiden ist.

Nach Absatz 1 Satz 2 fällt – entsprechend dem bisherigen § 419 Absatz 1 Satz 2 HGB – bei Nichtermittelbarkeit oder Annahmeverweigerung des Verfügungsberechtigten Empfängers das Verfügungsrecht auf den Befrachter zurück. In Abweichung von dem bisherigen § 419 Absatz 1 HGB wird Satz 2 durch eine Bestimmung ergänzt, nach der eine Änderung des Verfügungsrechts ausscheidet, wenn ein Konnossement ausgestellt ist. Bei Ausstellung eines Konnossements kann Verfügungsberechtigter nur der aus dem Konnossement Legitimierte sein. Fällt die Verfügungsberechtigung nach Satz 2 auf den Befrachter zurück, so bestimmt Satz 2 zweiter Halbsatz in Anlehnung an § 419 Absatz 1

Satz 2 HGB, dass es in diesem Falle der Vorlage des Seefrachtbriefs auch dann nicht bedarf, wenn die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage eines Seefrachtbriefs abhängig gemacht worden ist.

Satz 3 übernimmt – sprachlich angepasst – die Regelung in § 419 Absatz 1 Satz 3 HGB, nach der der Verfrachter bei Bestehen eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses, das nicht seinem Risikobereich zuzuordnen ist, Aufwendungsersatz-, Vergütungs- und Vorschussansprüche nach § 491 Absatz 1 Satz 4 HGB-E geltend machen kann, wenn er eine Weisung erteilt.

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

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

Nach Absatz 3 Satz 1 hat der Verfrachter, wenn Weisungen innerhalb angemessener Zeit nicht erlangt werden können, die Maßnahmen zu ergreifen, die im Interesse des Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen. Hiervon wird sowohl der Fall erfasst, dass der Verfrachter auf Anfrage keine Weisung erhalten hat, als auch derjenige, dass der Verfrachter nicht die Möglichkeit hatte, eine Weisung zu erfragen. Unter die zweite Alternative fällt insbesondere die im Containerverkehr häufige Situation, dass dem Verfrachter angesichts einer erheblichen Anzahl von Befrachtern nicht genügend Zeit verbleibt, alle Verfügungsberechtigten zu kontaktieren, um Weisungen einzuholen.

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

Absatz 3 Satz 5 bestimmt in Anlehnung an § 419 Absatz 3 Satz 5 HGB, dass nach dem Löschen des Gutes die Beförderung und damit auch der Obhutszeitraum beendet ist.

Absatz 4 ist, wie bereits Absatz 1 Satz 4, Ausdruck des „Sphärengedankens“: Dem Verfrachter stehen wegen der ergriffenen Maßnahmen Aufwendungsersatz- und Vergütungsansprüche nur zu, wenn das Hindernis nicht seinem

Risikobereich zuzurechnen ist. Die Regelung entspricht § 419 Absatz 4 HGB.

Zu § 493

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

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

Die Absätze 2 und 3 enthalten eine über den bisherigen § 420 Absatz 2 HGB hinausgehende Regelung, die den Rechtsgedanken der bisherigen §§ 617, 633 HGB aufnimmt und zugleich den Zweck verfolgt, das Seefrachtrecht stärker dem § 326 BGB anzugleichen.

Absatz 2 Satz 1 bestimmt in Übereinstimmung mit den bisherigen Regelungen in § 617 Absatz 1 und § 633 HGB sowie mit § 326 Absatz 1 BGB, dass der Anspruch auf die Fracht entfällt, soweit die Beförderung unmöglich ist. Durch den Begriff „soweit“ soll der Fall der teilweisen Unmöglichkeit der Beförderung erfasst werden.

Absatz 2 Satz 2 regelt den Sonderfall, dass die Beförderung infolge eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses beendet wird. In Übereinstimmung mit dem bisherigen § 420 Absatz 2 HGB begründet Absatz 2 Satz 2 einen Anspruch des Verfrachters auf eine sog. Distanzfracht, also eine Vergütung für diejenige Teilbeförderung, die er bis zur vorzeitigen Beendigung der Beförderung infolge eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses erbracht hat. Im Seefrachtrecht findet sich eine ähnliche Regelung in dem bisherigen § 630 HGB. Dieser begründet jedoch nur für den Fall, dass der Seefrachtvertrag aufgrund eines zufälligen Schiffsverlusts beendet wird, einen Anspruch auf Distanzfracht. In Übereinstimmung mit dem bisherigen § 420 Absatz 2 HGB erweitert der vorgeschlagene § 493 Absatz 3 den Anwendungsbereich des bisherigen § 630 HGB auf jegliches Beförderungs- und Ablieferungshindernis, das eine Beendigung der Beförderung zur Folge hat. Auf eine Einführung des Begriffs Distanzfracht soll wie in dem bisherigen § 420 Absatz 2 HGB verzichtet werden, weil dieser Begriff an anderer Stelle nicht mehr verwendet wird.

In Übereinstimmung mit dem allgemeinen Transportrecht ist es für das Entstehen eines Anspruchs auf Distanzfracht unschädlich, dass das Beförderungs- oder Ablieferungshindernis in einem Umstand begründet ist, der vom Verfrachter zu vertreten ist oder zumindest in dessen Risikobereich fällt. In allen Fällen, in denen eine bereits begonnene Beförderung durch ein Beförderungs- oder Ablieferungshindernis vorzeitig beendet wurde, kann der Verfrachter Distanzfracht verlangen. Allerdings besteht nach Satz 2 ein solcher Frachtzahlungsanspruch nur, soweit die Beförderung für den Befrachter von Interesse ist. Diese Regelung entspricht dem bisherigen § 420 Absatz 2 Satz 2 HGB. Anders als die-

ser verzichtet der Entwurf darauf, ausdrücklich zu verlangen, dass das Hindernis dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen ist. Denn es ergibt sich bereits im Rückschluss aus Absatz 3, dass Absatz 2 ohnehin nur greift, wenn das Hindernis dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen ist.

Absatz 3 enthält eine von Absatz 2 abweichende Regelung für den Fall, dass die Beförderung ganz oder teilweise aus Gründen unmöglich ist, die dem Risikobereich des Befrachters zuzurechnen sind oder die zu einer Zeit eintreten, zu welcher der Befrachter im Verzug der Annahme ist. Vorbild der Regelung ist § 326 Absatz 2 BGB. Anders als dort soll allerdings nicht auf ein Vertretenmüssen abgestellt werden, sondern an dem System des Seefrachtrechts festgehalten werden, wonach es darauf ankommt, wessen Risikobereich berührt ist. Nach Satz 1 behält der Verfrachter in dem genannten Fall den Anspruch auf die volle Fracht. Dies gilt sowohl für den Fall, dass der Verfrachter mit der Beförderung noch nicht begonnen hat, als auch für den Fall, dass die Beförderung nur teilweise erbracht wurde. Der Verfrachter muss sich aber nach Absatz 3 Satz 2 ersparte Aufwendungen oder einen anderweitigen Erwerb, gegebenenfalls auch das böswillige Unterlassen eines anderweitigen Erwerbs, anrechnen lassen.

Absatz 4 behandelt die Ansprüche des Verfrachters, wenn sich die Beförderung aus Gründen verzögert, die dem Risikobereich des Befrachters zuzurechnen sind. Die Vorschrift stimmt mit dem bisherigen § 420 Absatz 3 HGB überein. Sie soll dem Verfrachter wie dem Frachtführer über den Frachtzahlungsanspruch hinaus einen Anspruch auf angemessene Vergütung gewähren, wenn sich die Beförderung zeitweilig verzögert hat.

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

Zu § 494

§ 494 HGB-E regelt in Anlehnung an § 421 HGB die Rechtsstellung des Empfängers gegenüber dem Verfrachter und dem Befrachter.

Absatz 1 Satz 1 bestimmt, dass der Empfänger gegenüber dem Verfrachter einen Anspruch auf Ablieferung des Gutes Zug um Zug gegen Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Stückgutfrachtvertrag hat. Die Vorschrift ist in gleicher Weise zu verstehen wie § 421 Absatz 1 Satz 1 HGB. Ebenso wie dieser räumt Absatz 1 Satz 1 dem Empfänger lediglich ein Recht ein, begründet jedoch keine Leistungspflichten des Empfängers. Erfüllt der Empfänger die Verpflichtungen aus dem Stückgutfrachtvertrag nicht, kann der Verfrachter allerdings nach § 320 BGB die ihm obliegende Leistung

verweigern. Dies entspricht auch dem bisherigen § 614 Absatz 2 HGB.

Nicht sachgerecht erscheint, zusätzlich zu bestimmen, dass der Empfänger ab dem Zeitpunkt, in dem er den Ablieferungsanspruch enthält, auch alle Schulden des Befrachters übernimmt. Dies widerspricht nicht nur dem allgemeinen Transportrecht, sondern auch dem geltenden Seefrachtrecht. Zwar bestimmt der bisherige § 614 Absatz 1 HGB, dass der Empfänger durch die Annahme der Güter verpflichtet wird, „die ihm sonst obliegenden Verpflichtungen zu erfüllen“. Auch nach dieser Vorschrift übernimmt der Empfänger jedoch nicht schlechthin alle Schulden des Befrachters. Vielmehr setzt der bisherige § 614 Absatz 1 HGB eine originäre Verpflichtung des Empfängers voraus. Eine Schuldübernahme kommt danach nur dann in Betracht, wenn ein Konnossement ausgestellt wird und dieses dem Empfänger übertragen wird. Die gesetzliche Begründung einer Schuldübernahme ohne Ausstellung eines Konnossements würde dagegen weit über die Regelungen des geltenden Rechts hinausgehen. Für den Fall, dass ein Konnossement ausgestellt wird, wird auf die Ausführungen zu § 521 HGB-E verwiesen.

Maßgeblicher Zeitpunkt für das Entstehen der Rechte des Empfängers ist die Ankunft des Gutes am Löschplatz. Dieser Zeitpunkt entspricht demjenigen, der nach § 491 Absatz 2 Satz 1 HGB-E für den Übergang der Verfügungsbefugnis vom Absender auf den Empfänger maßgeblich ist. Auch wenn dieser Zeitpunkt mit dem der Ankunft des Schiffes identisch ist, erscheint es geboten, in Übereinstimmung mit § 494 HGB-E auf die „Ankunft des Gutes“ abzustellen und nicht, wie von der Sachverständigengruppe vorgeschlagen, auf die „Ankunft des Schiffes“.

Empfänger im Sinne dieser Vorschrift ist grundsätzlich die im Seefrachtvertrag als Empfänger bestimmte Person. Empfänger ist aber auch der Dritte, den der im Seefrachtvertrag bestimmte Empfänger unter Inanspruchnahme seines Verfügungsrechts als denjenigen bestimmt, der die Ablieferung des Gutes verlangen kann. Entgegen dem Vorschlag der Sachverständigengruppe wird daher in Absatz 1 die auch in § 421 Absatz 1 Satz 1 HGB enthaltene Formulierung, nach der der Empfänger verlangen kann, „ihm“ das Gut abzuliefern, übernommen. Ist ein Konnossement ausgestellt, so ist Empfänger der legitimierte Besitzer des Konnossements. Dies folgt aus dem im Entwurf vorgesehenen § 521 Absatz 1 HGB.

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

Absatz 1 Satz 3 entspricht § 421 Absatz 1 Satz 3 HGB. Er stellt klar, dass Empfänger und Befrachter auch Ansprüche auf der Grundlage der Drittschadensliquidation geltend machen können.

Absatz 2 ist dem bisherigen § 421 Absatz 2 HGB nachgebildet. Er sieht in Satz 1 vor, dass mit Geltendmachung des Ablieferungsverlangens gemäß Absatz 1 Satz 1 die Zug um

Zug zu erfüllende Frachtzahlungspflicht des Empfängers entsteht. Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigenkommission wird nicht bestimmt, dass eine Frachtzahlungspflicht auch bereits in den Fällen entsteht, in denen der Empfänger verfügungsberechtigt ist und eine Weisung nach § 491 Absatz 2 Satz 2 HGB-E erteilt. Denn es erscheint nicht sachgerecht, in Abweichung von § 421 Absatz 2 Satz 1 HGB dem Empfänger auch dann eine Zahlungspflicht aufzuerlegen, wenn er die Ablieferung nicht verlangt und damit im Ergebnis auch nicht das Gut erhält. Dies zeigt sich insbesondere in dem Fall, in dem der Empfänger den Verfrachter nach Ankunft des Gutes am Löschplatz nach § 491 Absatz 2 Satz 2 HGB-E anweist, das Gut einem Dritten abzuliefern. Da in diesem Fall, wie oben zu Absatz 1 ausgeführt, der Dritte als Empfänger anzusehen ist, ist es zum Schutz des Befrachters ausreichend, dem Dritten – und nicht (auch) dem im Seefrachtvertrag benannten Empfänger – eine Zahlungspflicht aufzuerlegen.

Der Entwurf weicht bewusst von der Formulierung in dem bisherigen § 614 HGB – und dem bis zum Inkrafttreten der Transportrechtsreform im Juli 1998 geltenden § 436 HGB – ab, wonach die Zahlungspflicht des Empfängers „durch die Annahme“ des Gutes entsteht. Denn es sind keine Gründe dafür ersichtlich, die Zahlungspflicht des Empfängers im allgemeinen Transportrecht anders zu regeln als im Seefrachtrecht. Hinzu kommt, dass auch nach allgemeinem Transportrecht sowie bisherigem Seefrachtrecht eine Frachtzahlungsverpflichtung des Empfängers erst entsteht, wenn der Empfänger auch den Willen zum Ausdruck bringt, das in Frage stehende Gut als Erfüllung des Frachtvertrages anzunehmen.

Die Höhe der Frachtzahlungsverpflichtung ergibt sich nach Absatz 2 Satz 1 aus dem Konnossement oder dem Seefrachtbrief. Da Konnossement und Seefrachtbrief im Dritten Untertitel dieses Entwurfs unter dem Begriff „Beförderungsdokument“ zusammengefasst werden, wird dieser Begriff auch in Absatz 2 verwendet.

Absatz 2 Satz 2 regelt den Fall, dass ein Beförderungsdokument nicht ausgestellt ist, nicht vorgelegt wird oder aus dem Beförderungsdokument die Höhe der zu zahlenden Fracht nicht hervorgeht. Entsprechend dem bisherigen § 614 HGB bestimmt er, dass der Empfänger in diesem Fall zur Zahlung der im Seefrachtvertrag vereinbarten Fracht verpflichtet ist. Dieser Grundsatz gilt allerdings nicht, wenn der Schuldner nachweisen kann, dass die Fracht unangemessen ist. Diese Ausnahmeregelung entspricht § 421 Absatz 2 Satz 2 HGB und stellt damit eine deutliche Abkehr von dem bisher im Seefrachtrecht geltenden § 614 HGB dar. Es erscheint geboten, den Empfänger eines auf Grund eines Stückgutfrachtvertrags beförderten Gutes in gleicher Weise zu schützen wie den Empfänger von Gut, das auf dem Landwege befördert wird. Überlegungen, den unbestimmten und auslegungsbedürftigen Begriff „unangemessen“ zu vermeiden und statt dessen Satz 2 durch eine Regelung zu ersetzen, wonach der Empfänger nur die Fracht schuldet, die ihm bei Auslieferung des Gutes mitgeteilt worden ist, oder wonach der Empfänger, der bei Auslieferung des Gutes eine Mitteilung über die Höhe der zu zahlenden Fracht verlangt hat, von einer Pflicht zur Zahlung der Fracht in Höhe des Betrages befreit wird, der ihm nicht mitgeteilt worden ist, wurden nicht aufgegriffen. Abgesehen davon, dass kein sachlicher

Grund erkennbar ist, vom allgemeinen Frachtrecht abzuweichen, erscheint eine solche Regelung aus Sicht des Verfrachters auch zu belastend und nicht praxisgerecht.

Absatz 3 verpflichtet den Empfänger, der die Ablieferung des Gutes verlangt hat, eine Vergütung für Beförderungsverzögerungen nach § 493 Absatz 4 HGB-E zu zahlen, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist. Die Regelung entspricht im Wesentlichen § 421 Absatz 3 HGB. Anders als dort ist allerdings auf eine Einbeziehung des Liegegeldes verzichtet worden. Eine Regelung zum Liegegeld erscheint nur für den Reisefrachtvertrag erforderlich; sie findet sich daher in § 530 Absatz 3 Satz 2 HGB-E.

Absatz 4 entspricht § 421 Absatz 4 HGB. Er bestimmt, dass die Zahlungspflicht des Befrachters aus dem Stückgutfrachtvertrag neben derjenigen des Empfängers bestehen bleibt und damit beide Personen gesamtschuldnerisch haften. Die Vorschrift weicht damit von dem bisherigen § 625 HGB ab, nach dem sich der Befrachter, der die Güter ausgeliefert hat, wegen der gegen den Empfänger zustehenden Forderungen nicht an dem Befrachter erholen kann. Denn ein Grund dafür, im Seefrachtrecht eine von § 421 HGB abweichende Regelung zu treffen, ist nicht ersichtlich. Da die Vorschrift dispositiv ist, bleibt es den Vertragsparteien unbenommen, eine abweichende Regelung zu vereinbaren.

Zu § 495

Absatz 1 begründet nach dem Vorbild des bisherigen § 623 HGB sowie des § 441 Absatz 1 HGB-E ein gesetzliches Pfandrecht des Verfrachters an dem Gut. Dabei soll das Pfandrecht sowohl für konnexe Forderungen aus dem Stückgutfrachtvertrag als auch für unbestrittene inkonnexe Forderungen aus anderen, zwischen Befrachter und Verfrachter geschlossenen Transportverträgen begründet werden. Die Einführung eines gesetzlichen Pfandrechts auch für inkonnexe Forderungen des Verfrachters erscheint aus denselben Gründen geboten, mit denen ein Pfandrecht für inkonnexe Forderungen des Frachtführers in § 441 HGB eingeführt wurde: Die wachsende Umlaufgeschwindigkeit der Güter und die Tatsache, dass eine Rechnungsstellung durch den Verfrachter im Regelfall erst dann erfolgt, wenn dieser bereits wieder den Besitz an dem Gut verloren hat, macht es auch im Seefrachtrecht erforderlich, ein solches Pfandrecht zu begründen. Durch die vorgeschlagene Regelung wird erreicht, dass der Verfrachter bei laufenden Geschäftsbeziehungen mit einem Befrachter seine durch laufende Rechnung aufgelaufenen Forderungen im Falle der Zahlungsunfähigkeit des Befrachters dinglich abgesichert weiß. Damit wird seinem berechtigten Sicherungsinteresse hinsichtlich aller nicht beglichenen Forderungen aus sonstigen mit demselben Befrachter geschlossenen Transportverträgen, nämlich Seefrachtverträgen, Frachtverträgen, Speditionsverträgen und Lagerverträgen, Rechnung getragen.

Die in Absatz 1 Satz 1 verwendete Formulierung „Gut des Befrachters, des Abladers oder eines Dritten, der der Beförderung des Gutes zugestimmt hat“ entspricht der des § 441 Absatz 1 Satz 1 HGB-E. Ebenso wie dort soll also der Verfrachter ein gesetzliches Pfandrecht für konnexe Forderungen an dem Gut des Befrachters oder Abladers haben oder, wenn der Befrachter oder der Ablader nicht Eigentümer des Gutes ist, an dem Gut eines Dritten, der der Beförderung

des Gutes zugestimmt hat. Liegen diese Voraussetzungen nicht vor, so beurteilt sich die Frage, ob der Verfrachter ein gesetzliches Pfandrecht an dem Gut erwirbt, danach, ob der Verfrachter in gutem Glauben an das Eigentum des Befrachters oder Abladers an dem übergebenen Gut gehandelt hat (§ 1257 in Verbindung mit §§ 1207, 932 ff. BGB) oder, wie sich aus § 366 Absatz 3 Satz 1 HGB in der durch Artikel 1 Nummer 1 dieses Entwurfs geänderten Fassung ergibt, danach, ob der Verfrachter in gutem Glauben an die Verfügungsbefugnis des Befrachters oder Abladers war.

Absatz 1 Satz 2 regelt, unter welchen Voraussetzungen der Verfrachter ein Pfandrecht für inkonnexe Forderungen erwirbt. Die Vorschrift entspricht § 441 Absatz 1 Satz 2 HGB-E. Nach dem Vorbild dieser Regelung bestimmt Satz 2, dass ein Pfandrecht für inkonnexe Forderungen nur entsteht, wenn das Gut im Eigentum des Befrachters steht. Auf die Begründung zu § 441 Absatz 1 Satz 2 HGB-E wird verwiesen.

Nach Absatz 1 Satz 3 erstreckt sich das Pfandrecht des Verfrachters auf die Begleitpapiere. Hierunter fallen alle Urkunden, die für eine amtliche Behandlung, insbesondere für eine Zollabfertigung, erforderlich sind (vgl. § 487 Absatz 1 HGB-E). Eine vergleichbare Regelung findet sich im allgemeinen Frachtrecht in § 441 Absatz 1 Satz 3 HGB-E.

Absatz 2 entspricht § 441 Absatz 2 HGB. Eine vergleichbare Regelung findet sich im bisherigen § 623 Absatz 2 HGB.

Absatz 3 entspricht § 441 Absatz 3 HGB. Angesichts der angestrebten möglichst weit reichenden Rechtseinheit mit dem allgemeinen Frachtrecht wird davon abgesehen, anstelle der darin genannten Frist von zehn Tagen die in dem geltenden § 623 Absatz 2 HGB vorgesehene Frist von 30 Tagen zu normieren.

Der vorgeschlagene Absatz 4 ist weitgehend wortgleich mit dem in Artikel 1 Nummer 21 Buchstabe c geänderten § 441 Absatz 4 HGB und entspricht dem bisherigen § 623 Absatz 4 HGB. Anders als in den vorgenannten Vorschriften verwendet Absatz 4 allerdings in Satz 2 nicht das Wort „Absender“, sondern das Wort „Befrachter“. Im Übrigen stellt er nach dem Vorbild des § 441 Absatz 4 Satz 1 HGB-E in Anlehnung an die in § 492 Absatz 1 HGB-E verwendete Terminologie klar, dass Empfänger im Sinne dieser Vorschrift nur der verfügungsberechtigte Empfänger ist. Dies ist bei Ausstellung eines Konnossements der legitimierte Besitzer, der nach § 521 Absatz 1 HGB-E die Ablieferung des Gutes verlangen kann. Kann der nach § 491 Absatz 2 oder § 520 HGB-E verfügungsberechtigte Empfänger nicht ermittelt werden oder verweigert er die Annahme des Gutes, so ist der Befrachter zu unterrichten. Anders als beim Weisungsrecht (§ 521 Absatz 1 HGB-E) muss sich also der Verfrachter auch dann, wenn er ein Konnossement ausgestellt hat, bei Nichtermittelbarkeit des verfügungsberechtigten Empfängers oder bei Verweigerung der Annahme durch den verfügungsberechtigten Empfänger an den Befrachter wenden. Denn da der Befrachter nach § 494 Absatz 4 HGB-E selbst dann, wenn ein Konnossement ausgestellt wurde, zur Zahlung der Fracht verpflichtet bleibt, erscheint es sachgerecht, dem Befrachter auch die Möglichkeit zu belassen, den Pfandverkauf noch abzuwenden.

Zu § 496

Die Vorschrift entspricht dem für das allgemeine Frachtrecht geltenden § 442 HGB. Zur Erreichung eines möglichst weit gehenden Gleichklangs mit dem allgemeinen Frachtrecht erscheint die Übernahme der in § 442 HGB enthaltenen Regelung in das Seefrachtrecht wünschenswert. Ersetzt worden ist lediglich die in § 442 Absatz 1 Satz 1 HGB enthaltene Formulierung „der vorhergehenden“ durch das Wort „vorhergehender“.

Zu § 497

Die vorgeschlagene Vorschrift regelt für den Fall des Zusammentreffens mehrerer gesetzlicher Pfandrechte, dass sich für die Bestimmung des Rangs diese Pfandrechte untereinander § 443 HGB gilt. Es erscheint im Interesse der Übersichtlichkeit geboten, auf die Vorschrift im Vierten Buch des Handelsgesetzbuchs zu verweisen.

Zum Zweiten Untertitel

(Haftung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes)

Der Zweite Untertitel regelt in Abweichung von der von der Sachverständigengruppe vorgeschlagenen Systematik die Haftung für Schäden wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes. Anders als der Vorschlag der Sachverständigengruppe regelt der Entwurf zudem nicht die Haftung wegen verspäteter Ablieferung des Gutes, sondern belässt es insoweit bei der geltenden Rechtslage, wonach der Verfrachter für Schäden wegen verspäteter Ablieferung nach den allgemeinen Vorschriften über Verzug in Anspruch genommen werden kann. Im Anschluss an den Zweiten Untertitel folgen im Dritten Untertitel die Regelungen über die Beförderungsdokumente. Diese – vom Vorschlag der Sachverständigengruppe abweichende – Reihenfolge erscheint zweckmäßig, weil bei Ausstellung eines Konnossements noch besondere Regelungen bei der Inanspruchnahme des Verfrachters zu berücksichtigen sind.

Zu § 498

Absatz 1 entspricht dem bisherigen § 606 Satz 2 erster Halbsatz HGB. Eine vergleichbare Vorschrift findet sich für das allgemeine Frachtrecht in § 425 Absatz 1 HGB. Anders als die zuletzt genannte Vorschrift regelt Absatz 1 jedoch nur die Haftung des Beförderers (hier: des Verfrachters) für Verlust oder Beschädigung des Gutes. Von einer Regelung der Haftung des Verfrachters für durch Überschreitung der Lieferfrist entstehende Schäden nach dem Vorbild des Abschlussberichts soll abgesehen werden. Damit soll der Kritik an dem Vorschlag der Sachverständigengruppe Rechnung getragen werden, wonach dieser Vorschlag nicht ausreichend die Gegebenheiten beim Transport von Gütern auf See berücksichtigt und von Artikel 17 der Rotterdam-Regeln abweicht. Nach den Rotterdam-Regeln haftet der Verfrachter für Verspätungsschäden nur im Falle einer „vereinbarten“ Lieferfrist („délai convenu“, „time agreed“). Nach dem Vorschlag der Sachverständigengruppe haftet der Verfrachter dagegen auch dann für Verspätungsschäden, wenn eine Frist nicht vereinbart ist, aber eine Frist überschritten ist, die einem sorgfältigen Verfrachter unter Berücksichtigung der Umstände vernünftigerweise zuzubilligen ist. Eine wörtliche Übernahme von Artikel 17 der Rotterdam-Regeln in das Handelsgesetzbuch könnte den Eindruck erwecken,

als sollte der Verfrachter in dem zuletzt genannten Fall von seiner Haftung für Verspätungsschäden befreit werden. Ob dies nach den Rotterdam-Regeln gewollt ist, erscheint jedoch angesichts der Entstehungsgeschichte der Vorschrift zweifelhaft. Da die Rotterdam-Regeln noch nicht völkerrechtlich gelten, soll zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten an der geltenden Rechtslage festgehalten und von einer Sonderregelung für Verspätungsschäden abgesehen werden. In Übereinstimmung mit den Haager Regeln und den bisherigen, hierauf beruhenden §§ 606, 662 HGB richtet sich mithin die Haftung des Verfrachters für Verspätungsschäden, die nicht zugleich Güterschäden darstellen, auch künftig nach den dispositiven Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über den Schuldnerverzug.

Absatz 1 regelt – wie der bisherige § 606 Satz 2 HGB – nur die Haftung für die Fälle, in denen der Schaden zwischen der Übernahme zur Beförderung und der Ablieferung entsteht. Es besteht keine Veranlassung, von diesem Konzept abzuweichen und die frachtrechtlichen Sonderregelungen auch auf die Fälle zu erstrecken, in denen der Schaden außerhalb des Obhutszeitraums entsteht. Denn die frachtrechtlichen Sonderregelungen über die Haftung des Verfrachters haben ihren Ursprung in der sog. Rezeptumhaftung. Danach treffen den Verfrachter von dem Zeitpunkt an, in dem er das Gut zur Beförderung angenommen hat, besondere Fürsorgepflichten für das Gut; eine Verletzung dieser Pflichten zieht eine im Vergleich mit dem allgemeinen Zivilrecht strengere Haftung nach sich. Diese Grundsätze finden sich – wenngleich in abgemilderter Form – auch in den §§ 498 ff. HGB-E wieder. So trifft den Verfrachter nach Übernahme des Gutes eine dem Grunde nach strengere Haftung (Haftung für vermutetes Verschulden), die allerdings durch eine Haftungsbeschränkung abgemildert wird. Wird aber Gut außerhalb der Obhutszeit beschädigt und beruht der Schaden auf Umständen, die nicht unmittelbar mit der Beförderung in Verbindung stehen, sondern ihre Ursache in einer sonstigen Pflichtverletzung haben, etwa der Stellung eines verschmutzten Containers, so besteht kein Grund, auch insoweit die frachtrechtlichen Sonderregelungen zur Anwendung gelangen zu lassen. Für sonstige Schäden wegen einer Schlechterfüllung des Vertrages soll es daher bei der Anwendung der allgemeinen zivilrechtlichen Regelungen bleiben.

Absatz 2 Satz 1 sieht eine Befreiung des Verfrachters von der Haftung vor, soweit der Güterschaden auf Umständen beruhen, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnten. Damit soll der seefrachtrechtliche Haftungsmaßstab des bisherigen § 606 Satz 2 HGB beibehalten und nicht der des Landfrachtrechts übernommen werden, nach dem die Haftung nur bei Unvermeidbarkeit und Unabwendbarkeit des Schadens ausgeschlossen ist (§ 426 HGB). Zwar hätte eine Angleichung des Seefrachtrechts an das Landfrachtrecht möglicherweise den Vorteil, dass bei Seebeförderungen die Anzahl der Streitfälle wegen der sehr eingeschränkten Exkulpationsmöglichkeit verringert würden. Außerdem könnten hierdurch Wertungsunterschiede zwischen Seebeförderungen und Multimodalbeförderungen vermieden werden. Die Einführung einer verschuldensunabhängigen Haftung würde aber zu einer Abweichung von Artikel 3 § 3 Buchstabe q der Haager Regeln und dem hierauf beruhenden geltenden internationalen Standard führen. In praktisch allen Aus-

landsrechten sowie in Artikel 17 der Rotterdam-Regeln wird dem Verfrachter nur eine Haftung für vermutetes Verschulden auferlegt. Eine Verschärfung des Verschuldensmaßstabs nach dem Vorbild des allgemeinen Frachtrechts würde deshalb auch die Gefahr begründen, dass deutsches Recht durch Gerichtsstands- und Rechtswahlklauseln künftig abbedungen würde.

Bei der Beurteilung der Frage, ob Umstände vorgelegen haben, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnten, sind die besonderen Anforderungen an die Seebeförderung einschließlich der an Bord herrschenden Verhältnisse und die besonderen Gefahren der See zu berücksichtigen.

Absatz 2 Satz 2 entspricht dem bisherigen § 559 Absatz 2 HGB. Entgegen dem Vorschlag der Sachverständigengruppe soll an dieser Regelung festgehalten werden. Denn sie schränkt die Möglichkeit, sich von der Haftung für Schäden wegen Verlust oder Beschädigung zu befreien, ein. So ist der Verfrachter in den Fällen, in denen das Gut mit einem see- oder ladungsuntüchtigen Schiff befördert wurde und nach den Umständen des Falles wahrscheinlich ist, dass der Verlust oder die Beschädigung auf einem Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit beruht, nur dann von seiner Haftung befreit, wenn er beweist, dass der Mangel bei Zugrundelegung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht entdeckt werden konnte. Konnte der Mangel entdeckt werden, so kann sich der Verfrachter nicht damit exkulpieren, dass der Verlust oder die Beschädigung durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht hätte abgewendet werden können. Eine Berufung auf § 498 Absatz 2 Satz 1 HGB-E ist also insoweit nicht möglich.

Absatz 3 ist wortgleich mit § 254 Absatz 1 BGB. Zwar erscheint die Regelung entbehrlich. Da sich aber auch im allgemeinen Transportrecht (§ 425 Absatz 2 HGB) eine vergleichbare, wenngleich wegen der dort geregelten verschuldensunabhängigen Haftung des Beförderers modifizierte Regelung über die Schadensteilung bei Mitwirkung eines Verhaltens des Absenders oder Empfängers oder eines besonderen Mangels des Gutes bei der Entstehung des Schadens findet, soll zur Klarstellung auch im Seefrachtrecht eine Regelung über die Schadensteilung aufgenommen werden.

Zu § 499

Absatz 1 enthält in Anlehnung an den bisherigen § 608 HGB und an § 427 Absatz 1 HGB eine Liste von typischen Fällen mangelnden Verschuldens des Verfrachters. Sein Ziel ist, dem Verfrachter ebenso wie in den vorgenannten Vorschriften für die in Absatz 1 aufgelisteten Fälle die Exkulpation nach § 498 Absatz 2 HGB-E zu erleichtern. In der Formulierung weicht er geringfügig von den vorgenannten Vorschriften sowie vom Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 511) ab.

Die in Absatz 1 Satz 1 enthaltene Liste orientiert sich an dem bisherigen § 608 Absatz 1 HGB, an § 427 Absatz 1 HGB sowie an Artikel 4 § 2 der Haager Regeln. Nicht übernommen wird der in § 427 Absatz 1 Nummer 1 HGB vorgesehene Haftungsausschluss bei vereinbarter Decksverladung. Ist eine Decksverladung erlaubt, soll im Schadensfälle die allgemeine Haftungsregelung für Güterschäden Anwendung finden. Eine Sonderregelung erscheint insoweit

nicht sachgerecht. Insbesondere soll auch nicht vorgesehen werden, dass der Verfrachter wie nach dem bisherigen § 663 Absatz 2 Nummer 1 HGB und nach Artikel 81 Buchstabe a der Rotterdam-Regeln die Möglichkeit erhält, sich von seiner Haftung vollständig frei zu zeichnen, wenn er vereinbarungsgemäß Ladung an Deck befördert. Eine Freizeichnung soll nur in den Grenzen der §§ 512 und 525 HGB-E gestattet werden. Schließlich wird auch nicht, wie im geltenden Seefrachtrecht (§ 607 Absatz 2 HGB), die Haftung des Verfrachters für Schäden ausgeschlossen, die auf ein Verschulden der Besatzung bei der Führung und Bedienung des Schiffes (sog. nautisches Verschulden) oder auf Feuer zurückzuführen sind. Angesichts dessen, dass sowohl die Hamburg-Regeln als auch die Rotterdam-Regeln an dem Haftungsausschluss bei nautischem Verschulden nicht mehr festhalten, begegnet es Bedenken, an dem in Artikel 4 § 2 Buchstabe a und b der Haager Regeln enthaltenen Haftungsausschlussgrund festzuhalten. Da diese Haftungsausschlüsse jedoch nach wie vor im internationalen Verkehr anerkannt werden, wird der Vorschlag des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht und der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht aufgegriffen und in § 512 Absatz 2 Nummer 1 HGB-E den Vertragsparteien gestattet, durch vorformulierte Vertragsbedingungen einen solchen Haftungsausschluss zu vereinbaren. Auf die Begründung zu § 512 Absatz 2 Nummer 1 HGB-E wird verwiesen.

Satz 1 Nummer 1 (Gefahren oder Unfälle der See oder anderer schiffbarer Gewässer) entspricht dem bisherigen § 608 Absatz 1 Nummer 1 HGB. Eine gleichlautende Regelung findet sich in Artikel 4 § 2 Buchstabe c der Haager Regeln.

Satz 1 Nummer 2 (kriegerische Ereignisse, Unruhen, Handlungen öffentlicher Feinde, Verfügungen von hoher Hand und Quarantänebeschränkungen) entspricht dem bisherigen § 608 Absatz 1 Nummer 2 HGB, der seinerseits sein Vorbild in Artikel 4 § 2 Buchstaben e, f, g, h, und k der Haager Regeln hat.

Satz 1 Nummer 3 (gerichtliche Beschlagnahme) entspricht dem bisherigen § 608 Absatz 1 Nummer 3 HGB, der seinerseits sein Vorbild in Artikel 4 § 2 Buchstabe g der Haager Regeln hat.

Satz 1 Nummer 4 (Streik, Aussperrung oder sonstige Arbeitsbehinderung) entspricht dem bisherigen § 608 Absatz 1 Nummer 4 HGB, der seinerseits sein Vorbild in Artikel 4 § 2 Buchstabe j der Haager Regeln hat.

Satz 1 Nummer 5 (Handlungen oder Unterlassungen des Befrachters oder Abladers) entspricht dem bisherigen § 608 Absatz 1 Nummer 5 HGB, der seinerseits sein Vorbild in Artikel 4 § 2 Buchstabe i der Haager Regeln hat. Unter die Vorschrift fällt, wie beispielhaft aufgeführt wird, die ungenügende Verpackung durch den Befrachter. Eine entsprechende Regelung im allgemeinen Transportrecht findet sich insoweit in § 427 Nummer 2 HGB. Darüber hinaus erfasst die Vorschrift die ungenügende Kennzeichnung der Frachtstücke durch den Befrachter oder den Ablader, für welche das allgemeine Transportrecht eine Regelung in § 427 Absatz 1 Nummer 5 HGB bereit hält. Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe beschränkt sich der Entwurf bewusst nicht darauf, nur die beispielhaft aufgeführten Fälle (ungenügende Verpackung und Kennzeichnung) aufzuführen. Denn es erscheint geboten, auch die Fälle zu erfassen, in denen die Vertragsparteien in Abweichung von

§ 486 Absatz 2 HGB-E vereinbaren, dass der Befrachter das Laden und Löschen der Güter übernimmt, und in denen beim Laden oder Löschen Schäden entstehen. Auch insoweit soll die Regelung des § 499 HGB-E greifen.

Satz 1 Nummer 6 führt den Umstand an, dass die natürliche Art oder Beschaffenheit des Gutes besonders leicht zu Schäden führt (sog. schadensgeneigtes Gut). Die Vorschrift entspricht § 427 Absatz 1 Nummer 4 HGB. Abweichend hiervon stellt sie auch auf die Art des Gutes ab. Dies entspricht dem bisherigen § 608 Absatz 1 Nummer 7 HGB. Dieser Vorschrift ist auch die Formulierung „Schwund an Raumgehalt oder Gewicht“ entlehnt.

Satz 1 Nummer 7 (Beförderung lebender Tiere) entspricht § 427 Absatz 1 Nummer 6 HGB. Auch bei der Beförderung lebender Tiere handelt es sich um eine Situation, aus der Gefahren entstehen können, die typischerweise nicht dem Verantwortungs- und Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind und daher eine Beweiserleichterung zugunsten des Verfrachters rechtfertigen. Eine vergleichbare Regelung findet sich in Artikel 5 Absatz 5 der Hamburg-Regeln. Dagegen erscheint es nicht sachgerecht, eine noch weiter gehende Regelung zu treffen und nach dem Vorbild des bisherigen § 663 Absatz 2 Nummer 1 HGB und Artikel 81 Buchstabe a der Rotterdam-Regeln dem Verfrachter zu gestatten, sich von seiner Haftung vollständig frei zu zeichnen, wenn er lebende Tiere befördert. Eine Freizeichnung soll auch bei der Beförderung lebender Tiere nur in den Grenzen der §§ 512 und 525 HGB-E gestattet werden. Die Haager Regeln finden insoweit nach ihrem Artikel 1 Buchstabe c keine Anwendung.

Satz 1 Nummer 8 (Maßnahmen zur Rettung von Menschen auf Seegewässern) findet sich nicht im Vorschlag der Sachverständigengruppe. Die Vorschrift orientiert sich an dem bisherigen § 608 Absatz 1 Nummer 6 HGB, der seinerseits sein Vorbild in Artikel 4 § 2 Buchstabe l der Haager Regeln hat. Vergleichbare Regelungen finden sich in Artikel 17 Absatz 3 Buchstabe l der Rotterdam-Regeln und Artikel 5 Absatz 6 der Hamburg-Regeln. Ziel der Regelung ist es, zu vermeiden, dass der Verfrachter wegen seiner Verpflichtungen aus dem Stückgutfrachtvertrag davon absieht, Menschen zu retten.

Satz 1 Nummer 9 (Bergungsmaßnahmen auf Seegewässern) hat ebenfalls kein Vorbild im Vorschlag der Sachverständigengruppe. Inhaltlich orientiert er sich an dem bisherigen § 608 Absatz 1 Nummer 6 HGB, der seinerseits sein Vorbild in Artikel 4 § 2 Buchstabe l der Haager Regeln hat. Sprachlich orientiert er sich an § 574 HGB-E. Ziel der Regelung ist es, den Verfrachter nicht davon abzuhalten, wegen seiner Verpflichtungen aus dem Stückgutfrachtvertrag Bergungsmaßnahmen zu ergreifen. Vergleichbare Regelungen finden sich in Artikel 17 Absatz 3 Buchstabe m der Rotterdam-Regeln und Artikel 5 Absatz 6 der Hamburg-Regeln.

Nicht übernommen werden soll eine Regelung von der Art des bisherigen § 636a HGB, wonach der Verfrachter nicht für den Schaden haftet, der auf Grund einer Abweichung von dem Reiseweg (Deviation) zum Zwecke der Rettung von Leben oder Eigentum zur See entsteht. Der Zielrichtung des bisherigen § 636a HGB wird durch die vorgeschlagenen Nummern 8 und 9 hinreichend Rechnung getragen. Auch die Rotterdam-Regeln enthalten keine dem § 636a HGB vergleichbare Regelung.

Absatz 1 Satz 2 greift den Rechtsgedanken in dem bisherigen, auf Nummer 2 des Zeichnungsprotokolls zu den Haager Regeln beruhenden § 608 Absatz 3 HGB auf, wonach eine Haftungsbefreiung bei Vorliegen bestimmter Haftungsausschlussgründe nicht eintritt, wenn nachgewiesen wird, dass der Eintritt der Gefahr auf einem Umstand beruht, den der Verfrachter zu vertreten hat. Ohne die in Satz 2 aufgenommene Regelung könnte der Eindruck entstehen, als würde der Verfrachter selbst dann, wenn ihn, seine Leute oder die Schiffsbesatzung an der Entstehung des Schadens ein Verschulden trifft, von seiner Haftung befreit. Um diesen Eindruck zu vermeiden, bestimmt Satz 2, dass der Verfrachter in den Fällen, in denen bewiesen oder nach Absatz 2 Satz 1 vermutet wird, dass einer der in Satz 1 aufgeführten Umstände den Verlust oder die Beschädigung verursacht hat, gleichwohl nicht von seiner Haftung befreit ist, wenn derjenige, der Schadenersatz verlangt, beweist, dass der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters hätte abgewendet werden können.

Der vorgeschlagene Absatz 2 Satz 1 entspricht dem bisherigen § 608 Absatz 2 HGB sowie dem § 427 Absatz 2 Satz 1 HGB. Er begründet in den Fällen, in denen die Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass der Verlust oder die Beschädigung auf einem der in Absatz 1 aufgelisteten Umstände beruht, die Vermutung, dass der Umstand tatsächlich kausal war. Bei der Regelung über die Vermutung der Kausalität handelt es sich um eine über den internationalen Standard hinausgehende Begünstigung des Verfrachters. Denn dieser muss nicht, wie es Artikel 4 § 2 der Haager Regeln, Artikel 17 Absatz 3 des Rotterdam-Regeln und die meisten ausländischen Rechte verlangen, zum Zwecke seiner Exkulpation den vollen Beweis führen, dass der Verlust oder die Beschädigung aus einem der in Absatz 1 aufgelisteten Umstände entstanden ist. Vielmehr genügt es, dass der Verfrachter die Wahrscheinlichkeit eines ursächlichen Zusammenhangs zwischen dem eingetretenen Schaden und einem in Absatz 1 aufgelisteten Umstand darlegt und beweist.

Diese Beweiserleichterung erscheint jedoch jedenfalls dann nicht gerechtfertigt, wenn der Befrachter nachweist, dass das Gut mit einem see- oder ladungsuntüchtigen Schiff befördert wurde. Mit Blick auf Artikel 3 § 1 und Artikel 4 § 1 der Haager Regeln und der hierauf basierenden Rechtsprechung im anglo-amerikanischen Recht, die die Pflicht zur Stellung eines see- und ladungstüchtigen Schiffes als „overriding obligation“ ansieht, bestimmt daher Absatz 2 Satz 2, dass der Verfrachter sich in diesem Fall nur dann von seiner Haftung befreien kann, wenn er beweist, dass der von ihm nachgewiesene und unter Absatz 1 fallende Umstand tatsächlich kausal für den Schaden war oder dass ihn, den Verfrachter, nach § 498 Absatz 2 HGB-E kein Verschulden trifft.

Absatz 3 schränkt nach dem Vorbild des § 427 Absatz 4 HGB das Recht des Verfrachters ein, sich darauf zu berufen, dass es nach den Umständen des Falles wahrscheinlich ist, dass der Verlust, der die Beschädigung oder die der Überschreitung der Lieferfrist auf einem dem in Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 aufgeführten Umstand beruht. Ist der Verfrachter vertraglich verpflichtet, das Gut besonders zu schützen, greift die Vermutungsregelung in Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1 nur, wenn der

Verfrachter alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.

Die gleiche Zielrichtung wie Absatz 3 verfolgt Absatz 4: Befördert der Verfrachter lebende Tiere, so greift zu seinen Gunsten die Vermutungsregelung in Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1 nur, wenn der Verfrachter alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen beachtet hat. Die Vorschrift entspricht § 427 Absatz 5 HGB.

Zu § 500

Die Vorschrift regelt in Anlehnung an den von der Sachverständigengruppe vorgeschlagenen § 518 Nummer 2 HGB-E die Haftung des Verfrachters für Schäden an dem verladenen Gut, das ohne die nach § 486 Absatz 4 HGB-E erforderliche Zustimmung des Befrachters oder Abladers auf Deck verladen wurde. Die Vorschrift orientiert sich an Artikel 25 der Rotterdam-Regeln sowie an Artikel 9 der Hamburg-Regeln.

Satz 1 begründet eine verschuldensunabhängige Haftung des Verfrachters für Güterschäden, wenn er das Gut ohne die nach § 486 Absatz 4 HGB-E erforderliche Zustimmung des Befrachters oder Abladers auf Deck verlädt. Voraussetzung für eine verschuldensunabhängige Haftung ist allerdings, dass der Schaden auf die unerlaubte Decksverladung zurückzuführen ist. Zugunsten des Berechtigten wird dabei nach Satz 2 vermutet, dass bei fehlender Zustimmung des Befrachters oder Abladers zur Decksverladung der Schaden gerade auf diese Decksverladung zurückzuführen ist. Eine verschuldensunabhängige Haftung des Verfrachters nach § 500 HGB-E entfällt nur dann, wenn der Verfrachter beweisen kann, dass der Schaden nicht auf die unzulässige Decksverladung zurückzuführen ist.

Zu § 501

Die vorgeschlagene Vorschrift entspricht dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 512). Inhaltlich orientiert sie sich an dem bisherigen § 607 Absatz 1 HGB und an § 428 HGB. Sie ist keine selbständige Haftungsregelung, sondern regelt die haftungsrechtliche Zurechnung des Verhaltens Dritter.

Satz 1 entspricht dem bisherigen § 607 Absatz 1 HGB. Der Verfrachter hat hiernach ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden. Anders als in § 428 Satz 1 HGB soll eine Zurechnung generell und nicht nur dann erfolgen, wenn die Leute in Ausübung ihrer Verrichtung handeln. Eine vergleichbare Regelung findet sich in Artikel 4 § 2 Buchstabe q der Haager Regeln sowie Artikel 18 Buchstaben b und c der Rotterdam-Regeln.

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

neben den speziellen seefrachtrechtlichen Vorschriften Anwendung, etwa für die Zurechnung von Nebenpflichtverletzungen. Eine dem Satz 2 vergleichbare Regelung findet sich auch in Artikel 18 Buchstabe d der Rotterdam-Regeln, soweit dieser die Haftung für andere Personen als die sog. ausführende Partei regelt.

Zu § 502

Der vorgeschlagene § 502 HGB regelt in Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 513) den Umfang der Verfrachterhaftung bei Beschädigung oder Verlust des Gutes. Dabei übernimmt er das Haftungskonzept des § 429 HGB sowie der bisherigen §§ 658, 659 HGB, wonach für verlorene oder beschädigte Güter Wertersatz zu leisten ist. Eine vergleichbare Regelung findet sich in Artikel 4 § 5 Buchstabe b der Visby-Regeln und Artikel 22 der Rotterdam-Regeln. Die Haager Regeln sehen keine entsprechende Regelung vor. Da sie in ihrem Artikel 4 § 2 nur bestimmen, dass der Verfrachter bei Verlust oder Beschädigung des Gutes „in keinem Fall“ einen höheren Betrag als den im Übereinkommen bestimmten Haftungshöchstbetrag zahlen soll, stehen sie aber einer gesetzlichen Regelung wie der vorgeschlagenen auch nicht entgegen.

Absatz 1 regelt, welchen Schaden der Verfrachter im Falle des Verlusts des Gutes zu ersetzen hat. Dabei soll durch die Bezugnahme auf die Haftung „nach den Bestimmungen dieses Untertitels“ klaggestellt werden, dass die Regelung nur dann anzuwenden ist, wenn der Schaden durch Verlust in der Zeit zwischen der Übernahme des Gutes und der – vertraglich geschuldeten – Ablieferung entstanden ist. Wie zu § 498 HGB-E ausgeführt, erscheint es nicht gerechtfertigt, die frachtrechtlichen Sonderregelungen auch auf die Fälle zu erstrecken, in denen der Schaden außerhalb der Obhutszeit entstanden ist. Außerdem würde eine Ausdehnung der vorgeschlagenen Regelung auf andere als in der Obhutszeit entstandene Schäden zu einer kaum mehr zu rechtfertigenden Privilegierung des Verfrachters gegenüber dem Frachtführer des allgemeinen Transportrechts führen, den nach § 425 HGB bereits eine schärfere Haftung dem Grunde nach trifft als den Verfrachter nach § 498 HGB-E.

Nach Absatz 1 hat der Verfrachter im Falle des Verlusts des Gutes Ersatz in Höhe des Wertes zu leisten, den das Gut bei ordnungsgemäßer Ablieferung am Bestimmungsort gehabt hätte. Anders als im Landfrachtrecht soll also nicht der sog. Versandwert, d. h. der Wert am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung (§ 429 HGB), maßgeblich sein, sondern der Ablieferungswert, also der Wert an dem vertraglich vorgesehenen Ort und in dem vertraglich vorgesehenen Ablieferungszeitpunkt. Diese Regelung entspricht dem bisherigen § 658 HGB sowie Artikel 22 Absatz 1 der Rotterdam-Regeln. Freilich ist der Unterschied zwischen der Wertberechnung auf Basis des Versandwertes und auf Basis des Ablieferungswertes nicht so erheblich, wie er auf den ersten Blick zu sein scheint: Bei Berechnung des Wertersatzes nach dem Versandwert erfolgt nämlich nach § 432 HGB eine Aufstockung des Ersatzanspruchs um beförderungsbedingt aufgewandte Beträge, während bei der Berechnung des Wertersatzes nach dem Ablieferungswert nach einer etwaigen Kostenersparnis in Abzug gebracht wird (vgl. Absatz 4). Der Vorteil der Wertberechnung auf der Basis des Ablieferungswertes liegt jedoch darin, dass eine Wertsteige-

rung der Güter durch den Transport, die häufig nicht vollständig durch die Erstattung der Fracht und sonstigen beförderungsbedingten Kosten abgebildet werden kann, umfassend berücksichtigt wird.

Nach Absatz 2 Satz 1 ist im Falle der Beschädigung des Gutes die Differenz zwischen dem Ablieferungswert des beschädigten Gutes und dem Ablieferungswert des unbeschädigten Gutes zu ersetzen. Auch insofern wird von dem im allgemeinen Frachtrecht geltenden Prinzip der Berechnung auf der Basis des Versandwerts abgewichen. Eine entsprechende Regelung findet sich im bisherigen § 659 HGB.

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

Nach Absatz 3 Satz 1 ist Bezugsgröße für den Wert des Gutes der Marktpreis des Gutes, hilfsweise der gemeine Wert von vergleichbaren Gütern. Dies entspricht § 429 Absatz 3 Satz 1 HGB. Unter dem gemeinen Wert ist der Wert zu verstehen, zu dem ein Gut gleicher Art und Güte ohne Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der Parteien am Ort und zur Zeit der Übernahme hätte veräußert oder beschafft werden können (vgl. BGH, Urteil vom 15. Oktober 1992, TranspR 1993, S. 137, 138). Die Regelung entspricht Artikel 22 Absatz 2 der Rotterdam-Regeln.

Absatz 3 Satz 2 begründet ähnlich wie § 429 Absatz 3 Satz 2 HGB eine widerlegliche Vermutung für die Berechnung des Marktpreises, wenn das Gut unmittelbar vor der Übernahme zur Beförderung verkauft worden ist. Da abweichend von § 429 HGB für den Wertersatz auf den Wert am Ablieferungsort abzustellen ist, weicht allerdings die Vermutungsregelung in Satz 2 von § 429 Absatz 3 Satz 2 HGB ab. Nach Satz 2 ist der maßgebliche Marktpreis der in der Rechnung ausgewiesene Kaufpreis einschließlich darin enthaltener Beförderungskosten. Die Beförderungskosten werden also nicht, wie bei Anwendung von § 429 Absatz 3 Satz 2 HGB, vom Kaufpreis abgezogen.

Gegenstand des Absatzes 4 ist, ein Korrektiv dafür zu finden, dass Wertersatz auf der Basis des Ablieferungswertes zu berechnen ist. Er bestimmt, dass vom Ablieferungswert die infolge des Verlusts oder der Beschädigung ersparten beförderungsbedingten Kosten sowie die ersparte Fracht in Abzug zu bringen sind. Entsprechende Regelungen finden sich in dem jeweiligen letzten Halbsatz des bisherigen § 658 Absatz 1 und des bisherigen § 659 HGB.

Zu § 503

§ 503 HGB-E entspricht dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 514). Er stimmt mit § 430 HGB überein. Wie dieser bestimmt er, dass der Haftungsumfang bei Verlust oder Beschädigung des Gutes auch die Schadensfeststellungskosten erfasst. Hintergrund des § 430 HGB und mithin auch des § 503 HGB-E ist, dass die mit der Schadensfeststellung verbundenen Kosten untrennbar mit dem Substanzschaden verknüpft sind und daher auch gleichbehandelt werden sollen. Die Schadensfeststellungskosten bilden damit neben dem zu leistenden Wertersatz einen zusätzlichen Rechnungsposten, wobei Haftungsobergrenzen für beide der Haftungshöchstbetrag des § 504 HGB-E ist.

Zu § 504

§ 504 HGB-E entspricht dem bisherigen § 660 HGB, der seinerseits auf Artikel 4 § 5 der Visby-Regeln zurückgeht. Anders als der Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 515) hält mithin an der Regelung des geltenden Rechts fest, dass die vorgesehenen Haftungshöchstbeträge nur für Ansprüche wegen Schäden gelten, die durch Verlust oder Beschädigung von Gut in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstehen. Denn wie zu § 498 HGB-E ausgeführt, sollen die Haftung und die Haftungsbeschränkung für Verspätungsschäden nicht besonders geregelt werden.

Nach Absatz 1 Satz 1 beläuft sich der Haftungshöchstbetrag bei Verlust oder Beschädigung des Gutes auf 666,67 Sonderziehungsrechte für das Stück oder die Einheit oder auf 2 Sonderziehungsrechte je Kilogramm Rohgewicht des beschädigten oder verloren gegangenen Gutes. Maßgeblich soll dabei der jeweils höhere der genannten Beträge sein. Die Beträge stimmen mit den im bisherigen § 660 HGB und in Artikel 4 § 5 der Visby-Regeln vorgesehenen Haftungshöchstbeträgen überein. Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe sieht der Entwurf damit davon ab, die – höheren – Haftungshöchstbeträge des Artikels 59 der Rotterdam-Regeln zu übernehmen. Damit berücksichtigt er, dass die Haftungshöchstsummen der Visby-Regeln nach wie vor den Standard in der Seeschifffahrt bilden.

Absatz 1 Satz 2 orientiert sich eng an dem bisherigen § 660 Absatz 2 Satz 1 HGB und übernimmt – abgesehen von sprachlichen Änderungen – den Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 515 Absatz 1 Satz 1). Er bestimmt, dass bei Verwendung eines Containers, einer Palette oder eines sonstigen Lademittels jedes Stück und jede Einheit, welche in einem Beförderungsdokument als in einem solchen Lademittel enthalten angegeben sind, als Stück oder Einheit im Sinne des Satzes 1 gelten. Die Formulierung „sonstiges Lademittel ... , das zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet wird“ entspricht der Formulierung in § 484 Satz 2 HGB-E. Beförderungsdokument im Sinne von Satz 2 ist jedes Dokument, das in dem mit der Überschrift „Beförderungsdokumente“ versehenen Dritten Untertitel geregelt ist. Dies ist neben dem Konnossement auch der Seefrachtbrief. Anders als nach geltendem Recht kommt also die Containerklausel des Satzes 2 nicht nur zum Tragen, wenn ein Konnossement ausgestellt wurde.

Enthält das Beförderungsdokument keine entsprechenden Angaben, gilt nach Satz 3 das zur Zusammenfassung der Güter verwendete Lademittel als Stück oder Einheit im Sinne des Satzes 1. Unter den Begriff „Lademittel“ fallen nach Satz 2 ein Container, eine Palette oder ein sonstiges Lademittel, das zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet wird.

Absatz 2 regelt in Anlehnung an § 431 Absatz 2 HGB den Fall, dass nur einzelne Frachtstücke einer Ladung verloren gegangen oder beschädigt worden sind. Die Regelung hat vor allem klarstellenden Charakter. In der Sache stellt sie keine Abweichung vom geltenden Recht dar. Der Begriff der „Ladung“, der der seehandelsrechtlichen Praxis besser entspricht als der von der Sachverständigengruppe vorgeschlagene Begriff der „Sendung“, wird dabei definiert als „Gesamtheit der zur Beförderung aufgegebenen Güter“.

Nach Absatz 2 Nummer 1 ist bei der Berechnung des Haftungshöchstbetrags die gesamte Ladung zugrunde zu legen, selbst wenn nur einzelne zur Ladung zählende Frachtstücke verloren gegangen oder beschädigt worden sind. Voraussetzung ist jedoch, dass durch den Verlust oder die Beschädigung der Frachtstücke die gesamte Ladung entwertet ist. Diese Regelung entspricht dem allgemeinen Frachtrecht (§ 431 Absatz 2 Nummer 1 HGB).

Absatz 2 Nummer 2 bestimmt ergänzend zu Nummer 1, dass bei einer Teilentwertung der Ladung nur der entwertete Teil zu berücksichtigen ist. Dies entspricht § 431 Absatz 2 Nummer 2 HGB.

Zu § 505

Vorbild der vorgeschlagenen Regelung, die die Modalitäten der Umrechnung der in § 504 Absatz 1 Satz 1 HGB-E genannten Rechnungseinheit festlegt, sind der bisherige § 660 Absatz 1 Satz 2 bis 4 HGB sowie § 431 Absatz 4 HGB. Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Für die Umrechnung in Euro soll neben einem etwa zwischen den Parteien vereinbarten Tag der Tag der Ablieferung des Gutes und nicht, wie in § 431 Absatz 4 HGB, der Tag der Übernahme des Gutes zur Beförderung maßgeblich sein. Denn auf den Ablieferungszeitpunkt ist auch für die Berechnung des Schadensersatzes bei Verlust oder Beschädigung des Gutes abzustellen (§ 502 Absatz 1 HGB-E). Der Praxis bietet die Lösung außerdem den Vorteil, dass der Wert zum Zeitpunkt der Ablieferung auch der versicherte Wert in der Güterversicherung ist.

Zu § 506

Die Vorschrift beruht auf dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 517). Entsprechend § 434 HGB-E ordnet sie an, dass die für vertragliche Ansprüche aus dem Stückgutfrachtvertrag gesetzlich und vertraglich vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen auch für außervertragliche Ansprüche gegen den Verfrachter gelten. Zweck der Regelung ist, zu vermeiden, dass das Haftungssystem des Stückgutfrachtvertrags durch außervertragliche Ansprüche, die typischerweise mit dem Transportgeschehen verbunden sind, überlagert wird. Dabei berücksichtigt der vorgeschlagene § 506 HGB-E, dass die gesetzlichen Haftungsvorschriften nach § 512 HGB-E modifiziert werden können. Dementsprechend beschränkt er sich nicht darauf, nach dem Vorbild des Artikels 4^{bis} der Visby-Regeln und des hierauf beruhenden bisherigen § 607a HGB nur den Geltungsbereich der gesetzlichen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen festzulegen. Vielmehr regelt er in Übereinstimmung mit § 434 HGB-E auch die Geltung vertraglich vereinbarter Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen, die von den gesetzlichen Vorschriften abweichen.

Die Vorschrift enthält unterschiedliche Regeln, je nachdem, ob mit den vertraglichen Ansprüchen konkurrierende außervertragliche Ansprüche der Parteien des Stückgutfrachtvertrags (Absatz 1) oder Ansprüche vertragsfremder Dritter (Absatz 2) betroffen sind.

Absatz 1 entspricht der Regelung des § 434 Absatz 1 HGB. Die Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen des Stückgutfrachtvertrags erfassen hiernach außervertragliche

Ansprüche des Befrachters oder des Empfängers wegen Verlusts oder Beschädigung des Gutes. Die Regelung zielt insbesondere auf konkurrierende Deliktsansprüche des Befrachters oder des Empfängers ab, sie gilt aber ebenso für Ansprüche aus den §§ 677 ff., 812 ff., 989 ff. BGB. Dem Haftungssystem des Stückgutfrachtvertrags unterworfen sind allerdings nur außervertragliche Ansprüche, die infolge des Verlusts oder der Beschädigung des Gutes entstehen. Alle übrigen Ansprüche, etwa wegen sonstiger Vermögensschäden, bleiben hiervon unberührt.

Als außervertraglicher Anspruch ist auch der in § 480 HGB-E geregelte Anspruch gegen den Reeder wegen Verschuldens eines Mitglieds der Schiffsbesatzung anzusehen. Wie zu § 480 HGB-E ausgeführt, wird daher davon abgesehen, in § 480 HGB-E die in dem bisherigen § 485 Satz 2 HGB enthaltene Regelung zu übernehmen, wonach der Reeder den Ladungsbeteiligten nur soweit haftet, wie der Verfrachter ein Verschulden der Schiffsbesatzung zu vertreten hat.

Absatz 2 Satz 1 erklärt das Haftungssystem des Stückgutfrachtvertrags auch auf außervertragliche Ansprüche vertragsfremder Dritter wegen des Verlusts oder der Beschädigung des Gutes für anwendbar. Dritter im Sinne dieser Regelung ist insbesondere der Eigentümer des Gutes, der weder Befrachter noch Empfänger ist.

Absatz 2 Satz 2 regelt, unter welchen Voraussetzungen das Haftungssystem des Stückgutfrachtvertrags nicht auf außervertragliche Ansprüche vertragsfremder Dritter anzuwenden ist.

Nach Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 stehen dem Verfrachter Einwendungen aus dem Stückgutfrachtvertrag nicht zu, soweit dieser die gesetzliche Haftung des Verfrachters reduziert. Ohne eine solche Regelung wäre es möglich, dass sich der Verfrachter auf eine derartige, gemäß § 512 HGB-E mit dem Befrachter getroffene Vereinbarung berufen könnte. Dies erscheint jedoch nicht sachgerecht.

Nach Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 soll der Verfrachter die für den Stückgutfrachtvertrag geltenden Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen dann nicht geltend machen können, wenn der Dritte der Beförderung nicht zugestimmt hat und dies dem Verfrachter bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt war. Die vorgeschlagene Regelung entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 434 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 HGB. Abweichend hiervon verlangt sie jedoch als Voraussetzung für den Einwendungsausschluss grobe und nicht lediglich einfache Fahrlässigkeit des Verfrachters. Durch die Abweichung soll der gesetzlichen Wertung der §§ 989, 990, 932 Absatz 2 BGB Rechnung getragen werden. Denn auch dort schadet dem nichtberechtigten Besitzer nur grobfahrlässige Unkenntnis. Aus diesen Gründen soll auch der bisherige § 434 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 HGB entsprechend geändert werden.

Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 ordnet darüber hinaus in Anlehnung an den bisherigen § 434 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 HGB einen Einwendungsausschluss an, wenn das Gut vor Übernahme zur Beförderung dem Dritten oder dessen Besitzmittler abhanden gekommen ist. Der Vorschrift liegt die Wertung des § 935 Absatz 1 BGB zugrunde, wonach im Falle des unfreiwilligen Besitzverlusts der Eigentumsschutz Vorrang genießt. Dem Begriff „Abhandenkommen“ ist hier

die gleiche Bedeutung wie in § 935 Absatz 1 BGB zuzumessen. Gleichzeitig wird ausdrücklich klargestellt, dass die Vorschrift – entsprechend ihrem Schutzgedanken – nicht ein Abhandenkommen des Gutes während der Beförderung erfasst.

Zu § 507

Die vorgeschlagene Regelung beruht auf dem weithin im Transportrecht geltenden Prinzip, dass dem Verfrachter die wegen vertragstypischer Risiken eingeräumten Haftungsprivilegien nicht zugute kommen sollen, wenn ihm ein qualifiziertes Verschulden zur Last fällt (vgl. §§ 435, 660 Absatz 3 HGB, Artikel 4 § 5 Buchstabe e der Visby-Regeln, Artikel 8 der Hamburg-Regeln, Artikel 61 der Rotterdam-Regeln, Artikel 21 CMNI, Artikel 29 CMR, Artikel 44 CIM). Bei Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens des Beförderers (Frachtführer oder Verfrachter) erscheint es nicht gerechtfertigt, die zu seinen Gunsten im vertraglichen Haftungssystem vorgesehenen Schutzmechanismen, die für den Regelfall der Beförderung konzipiert sind, eingreifen zu lassen.

Dementsprechend bestimmt § 507 Nummer 1 HGB-E, dass die im Gesetz und im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen nicht gelten, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangen hat. Abweichend von dem bisherigen § 660 Absatz 3 HGB sieht die Regelung dabei auch vor, dass vertraglich vereinbarte Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen entfallen. Damit soll wie bei § 435 HGB berücksichtigt werden, dass nach dem Entwurf (§ 512 HGB-E) weiter gehende vertragliche Vereinbarungen möglich sind. Die Definition des Verschuldensmaßstabs entspricht dagegen – trotz geringfügiger redaktioneller Änderungen – der des bisherigen § 660 Absatz 3 HGB.

In Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Sachverständigengruppe sieht § 507 Nummer 1 HGB-E nicht vor, dass die Haftungsbefreiungen und -begrenzungen auch dann wegfallen, wenn der Schaden auf ein qualifiziertes Verschulden der Leute oder der Erfüllungsgehilfen des Verfrachters zurückzuführen ist. Denn auch das internationale Seefrachtrecht sieht – anders als § 435 HGB und das mit ihm übereinstimmende internationale Landfrachtrecht (Artikel 29 Absatz 2 CMR) – einen solchen Wegfall nicht vor: So stellt Artikel 4 § 5 Buchstabe e der Visby-Regeln, Artikel 8 Absatz 1 der Hamburg-Regeln und Artikel 61 der Rotterdam-Regeln nur auf ein qualifiziertes Verschulden des Verfrachters selbst ab. Die praktischen Auswirkungen dieser Abweichung vom allgemeinen Frachtrecht (§ 435 HGB) dürften allerdings gering sein. Denn nach der Rechtsprechung wird ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers vor allem bei grobem Organisationsverschulden angenommen. Bei einem groben Organisationsverschulden geht es aber regelmäßig um ein Verschulden des Frachtführers selbst.

In Anlehnung an den Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 518 Nummer 2) enthält Nummer 2 eine Sonderregelung für den Fall der unerlaubten Decksverladung. Die Vorschrift geht davon aus, dass ein Fall qualifizierten Verschuldens im Sinne von Nummer 1 stets vorliegt, wenn der Verfrachter entgegen einer mit dem Befrachter oder dem

Ablader getroffenen Vereinbarung das Gut auf Deck verladen hat und der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung auf die Beförderung der Güter an Deck zurückzuführen ist. Eine vergleichbare Regelung findet sich in Artikel 25 Absatz 5 der Rotterdam-Regeln und Artikel 9 Absatz 4 der Hamburg-Regeln. Anders als dort wird jedoch nicht verlangt, dass die Vereinbarung „ausdrücklich“ ist. Denn dieses Erfordernisses, das nicht mit einem Formerfordernis zu verwechseln ist, bedarf es nicht. Haben die Vertragsparteien eine Vereinbarung getroffen, so müssen sich die Vertragsparteien an diese Vereinbarung halten. Verstößt der Verfrachter gegen die Vereinbarung, so läuft er Gefahr, unbeschränkt zu haften. Voraussetzung ist allerdings, dass der Verlust oder die Beschädigung auf die Decksverladung zurückzuführen ist. In Übereinstimmung mit § 500 HGB-E wird dabei vermutet, dass dieses Erfordernis erfüllt ist, wenn er nicht beweist, dass eine solche Kausalität nicht gegeben ist.

Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe wird die Regelung nicht auf die Fälle erstreckt, in denen eine Vereinbarung nicht getroffen wurde, jedoch eine Zustimmung zur Decksverladung fehlt. Denn es erscheint zu weitgehend, in diesen Fällen stets von einem qualifizierten Verschulden auszugehen.

Zu § 508

Die Vorschrift entspricht dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 519).

Absatz 1 erstreckt das Privileg der Haftungsbeschränkung auf die Leute des Verfrachters und die Mitglieder der Schiffsbesatzung, wenn sie auf außervertraglicher Grundlage für Schäden infolge des Verlusts oder der Beschädigung des Gutes in Anspruch genommen werden. Eine entsprechende Regelung findet sich im geltenden Seefrachtrecht in § 607a Absatz 2 und 4 HGB und im allgemeinen Frachtrecht in § 436 HGB. Ziel der Regelung ist, zu verhindern, dass die im Gesetz zum Schutz des Verfrachters normierten Haftungsbefreiungen und -begrenzungen dadurch umgangen werden, dass die Bediensteten des Verfrachters in unbeschränkter Höhe in Anspruch genommen werden und dann in dieser Höhe einen arbeitsrechtlichen Freistellungsanspruch gegen den Verfrachter geltend machen können.

Entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 519 Absatz 1) und in Übereinstimmung mit Artikel 4 bis Absatz 2 der Visby-Regeln soll die Haftungsprivilegierung nicht nach dem Vorbild von Artikel 28 Absatz 2 CMR, Artikel 41 § 2 CIM, Artikel 17 Absatz 3 CMNI und Artikel 7 Absatz 2 der Hamburg-Regeln auch auf alle selbständigen Erfüllungsgehilfen erstreckt werden. Es besteht keine Veranlassung, insoweit von Artikel 4^{bis} Absatz 2 der Visby-Regeln abzuweichen. Denn es erscheint zu weitgehend, selbständige Erfüllungsgehilfen, die nicht zugleich ausführende Verfrachter im Sinne von § 509 Absatz 1 HGB-E sind und damit unter die Sonderregelung des § 509 Absatz 2 HGB-E fallen, einer gesetzlichen Haftungsbeschränkung zu unterwerfen. Hierzu bestehen weder ein Schutzbedürfnis des Verfrachters noch ein Schutzbedürfnis dieser selbständigen Erfüllungsgehilfen. Auch die Rotterdam-Regeln sehen eine derart weit reichende Haftungsprivilegierung nicht

vor (vgl. Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a der Rotterdam-Regeln).

Nach Absatz 2 gelten die Haftungsprivilegien des Absatzes 1 nicht, wenn der Schaden vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein verursacht worden ist, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten wird. Der Verschuldensmaßstab entspricht dem des § 507 HGB-E. Eine entsprechende Regelung findet sich in dem bisherigen, auf Artikel 4^{bis} Absatz 2 der Visby-Regeln zurückgehenden § 607a Absatz 4 HGB.

Absatz 3 stellt in Anlehnung an die Diktion des § 840 BGB klar, dass in den Fällen, in denen sowohl der Verfrachter als auch einer seiner Leute oder eine Person der Schiffsbesatzung für den Verlust oder die Beschädigung von Gut verantwortlich sind, diese Personen als Gesamtschuldner haften. Durch diese Regelung soll klargestellt werden, dass in diesen Fällen die §§ 421 ff. BGB zur Anwendung gelangen. Entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe soll dagegen davon abgesehen werden, nach dem Vorbild des bisherigen § 607a Absatz 3 HGB zu bestimmen, dass der Gesamtbetrag, der vom Verfrachter, seinen Leuten und den Personen der Schiffsbesatzung als Ersatz zu leisten ist, den gesetzlich vorgesehenen Haftungshöchstbetrag nicht übersteigen darf. Denn es folgt bereits aus § 421 BGB, dass bei einer Inanspruchnahme des Verfrachters, seiner Leute und der Personen der Schiffsbesatzung, die gesamtschuldnerisch haften und die sich alle auf die Haftungsbeschränkung berufen können, insgesamt nicht mehr als der Betrag zu leisten ist, der dem Haftungshöchstbetrag entspricht. In den Fällen, in denen eine der gesamtschuldnerisch haftenden Personen jedoch wegen schweren eigenen Verschuldens unbeschränkt haftet, könnte die Übernahme der in § 607a Absatz 3 HGB enthaltenen Regelung zu Missverständnissen führen.

Zu § 509

Die Einführung einer Regelung über die Haftung des ausführenden Verfrachters ist eine der zentralen Neuerungen im Rahmen der Reform des Seehandelsrechts. Mit ihr soll der Tatsache Rechnung getragen werden, dass in einen Transportvorgang neben dem vertraglichen Verfrachter häufig weitere selbständige Transportunternehmer eingeschaltet sind, die die Beförderung ausführen und dabei für Güterschäden verantwortlich sein können. Da der Geschädigte mit diesen regelmäßig keine vertragliche Beziehung hat, bleibt ihm ohne gesetzliche Haftungserstreckung häufig nur der Anspruch gegen den Verfrachter als seinen Vertragspartner. Zwar hat nach neuerer Rechtsprechung des BGH ein geschädigter Empfänger bereits einen unmittelbaren vertraglichen Anspruch gegenüber einem vom Hauptfrachtführer eingesetzten Unterfrachtführer (vgl. BGH, Urteil vom 30. Oktober 2008, TranspR 2009, S. 130, 132; BGH, Urteil vom 28. Mai 2009, TranspR 2010, S. 34, 35). Allerdings leitet der BGH diese Haftung aus dem zwischen dem Hauptfrachtführer und dem Unterfrachtführer abgeschlossenen Unterfrachtvertrag ab: Der Empfänger ist danach Drittbegünstigter aus dem Unterfrachtvertrag. Nach dem vorgeschlagenen § 509 HGB-E soll jedoch der ausführende Verfrachter nach Maßgabe des (Haupt-)Seefrachtvertrags zwischen dem Befrachter und dem vertraglichen (Haupt-)Verfrachter haften.

Die Rechtsfigur des ausführenden Verfrachters hat ihren Ursprung im Passagierbeförderungsrecht. Sie hat jedoch vor längerer Zeit Eingang auch in das Güterbeförderungsrecht gefunden. So findet sich das Haftungskonzept des ausführenden Frachtführers im geltenden deutschen Recht in § 437 HGB. Zudem weist die internationale Rechtsentwicklung eine eindeutige Tendenz zugunsten der Einführung einer Haftung des ausführenden Beförderers auch im Frachtrecht auf. So enthalten Artikel 10 der Hamburg-Regeln, die Artikel 39 ff. des Montrealer Übereinkommens, Artikel 27 CIM sowie Artikel 4 CMNI vergleichbare Regelungen. Auch Artikel 19 der Rotterdam-Regeln sieht eine Haftung des ausführenden Beförderers vor.

Absatz 1 begründet nach dem Vorbild des § 437 Absatz 1 Satz 1 HGB eine Haftung des ausführenden Verfrachters für Güterschäden. Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 520) soll aber der ausführende Verfrachter nicht nur der Reeder sein, sondern wie in § 437 Absatz 1 Satz 1 HGB jeder Dritte, der die Beförderung über See ganz oder teilweise ausführt. Zwar ist der Reeder in tatsächlicher Hinsicht regelmäßig am Seetransport beteiligt. Dies rechtfertigt es aber nicht, die Regelung, wie von der Sachverständigengruppe in § 520 vorgeschlagen, aus Vereinfachungsgründen auf den „Reeder“ zu beschränken. Denn der Seetransport kann, wie zu § 481 Absatz 1 HGB-E ausgeführt, auch mit einem Binnenschiff ausgeführt werden. Außerdem ist der Reeder auch nicht, wie im Abschlussbericht der Sachverständigengruppe ausgeführt, stets von den Ladungsbeteiligten leicht zu ermitteln. Zu denken ist etwa an den Fall, dass die Ladung zunächst mit einem Feederschiff zu einem Containerschiff befördert wird. Da der Name des Reeders des Feederschiffs im Konnossement nicht auftaucht, ist der Reeder des Feederschiffs von einem geschädigten Dritten auch nicht leicht zu ermitteln. Schließlich hat die Übernahme der Terminologie des allgemeinen Frachtrechts den Vorteil, dass die Regelung auch in den Fällen Lösungen bereithält, in denen ein Reeder auf Grund eines Zeitchartervertrags einem Zeitcharterer sein Schiff überlässt. Zwar bleibt auch hier der Reeder ausführender Verfrachter im Sinne von Absatz 1, soweit er seiner in § 557 Absatz 1 HGB-E normierten Pflicht zur Beförderung des Gutes nachkommt. Eine Regelungslücke könnte aber in Bezug auf Schäden entstehen, die nachgewiesenermaßen beim Verladen oder Löschen des Gutes entstanden sind. Denn diesen Teil der Beförderung führt nicht der Reeder/Zeitvercharterer aus, sondern der Zeitcharterer. Er ist nach § 563 Absatz 1 HGB-E verpflichtet, die Ladung zu laden und zu löschen. Da zu der Beförderung über See auch das Verladen des Gutes in das Schiff sowie das Löschen des Gutes aus dem Schiff zählt, würde die Beschränkung der Regelung auf den Reeder dazu führen, dass der Befrachter oder Empfänger keinen Direktanspruch nach § 508 HGB-E auf den Zeitcharterer oder, wenn er ein Umschlagunternehmen mit dem Verladen oder Löschen beauftragt hat, das von ihm beauftragte Umschlagunternehmen hätte. Durch die Ersetzung des Wortes „Reeder“ durch das Wort „Dritter“ kann sichergestellt werden, dass für Schäden, die beim Laden oder Löschen entstehen, ebenfalls ein „ausführender Verfrachter“ dem Befrachter oder Empfänger gegenüber haftet – nämlich in dem vorliegenden Beispiel der Zeitcharterer oder das von ihm beauftragte Umschlagunternehmen. Voraussetzung für die Einordnung eines Dritten als „ausführender Verfrachter“

ist aber in jedem Falle, dass er einen Teil der Beförderung über See durchführt. Die Einordnung eines in einem Hafen tätigen Umschlagunternehmens als „ausführender Verfrachter“ scheidet mithin aus, wenn es zur Ausführung eines nach den §§ 452 ff. HGB zu beurteilenden Vertrags über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln eingesetzt wird und zu diesem Zweck im Hafen einen Lkw belädt, mit dem ein nachfolgender Landtransport durchgeführt werden soll (so BGH, Urteil vom 18. Oktober 2007, TranspR 2007, S. 472 ff.).

Die Haftung des ausführenden Verfrachters bezieht sich nur auf den Zeitraum, in dem er die Obhut über das Gut hat. Dementsprechend bestimmt Absatz 1, dass der ausführende Verfrachter nur haftet, wenn der Verlust oder die Beschädigung während der durch ihn ausgeführten Beförderung entstanden ist. Den Nachweis hierfür muss der Gläubiger führen. Abweichend von den Rotterdam-Regeln (Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe b Unterabsatz ii) reicht also nicht der Nachweis aus, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung in der Zeit zwischen dem Eintreffen der Güter im Ladehafen des Schiffs und dem Abgang der Güter aus dem Lösshafen des Schiffs entstanden ist.

Nach Absatz 1 haftet der ausführende Verfrachter so, als wäre er der Verfrachter. Der ausführende Verfrachter haftet also ebenfalls nach den im Ersten Titel enthaltenen gesetzlichen Bestimmungen über den Stückgutfrachtvertrag sowie den nach dem Gesetz zulässigen Modalitäten des Stückgutfrachtvertrags. Bei der Prüfung, ob die Voraussetzungen für eine Haftung vorliegen, ist darauf abzustellen, ob die in den genannten Bestimmungen geregelten Voraussetzungen in der Person des ausführenden Verfrachters erfüllt sind. Dies gilt vor allem für den Fall des qualifizierten Verschuldens. Der ausführende Verfrachter haftet also nach § 507 HGB-E unbeschränkt, wenn ihn selbst ein solches qualifiziertes Verschulden trifft. Der Umstand, dass den (vertraglichen) Verfrachter kein qualifiziertes Verschulden im Sinne von § 507 HGB-E trifft, führt also nicht zu einer beschränkten Haftung des ausführenden Verfrachters. Um dies klarzustellen, verzichtet der Entwurf auf die Übernahme der in dem bisherigen § 437 Absatz 1 Satz 1 HGB verwendeten Formulierung „in gleicher Weise wie der Verfrachter“. Denn diese Formulierung erscheint bei einem groben Verschulden des ausführenden Verfrachters missverständlich.

Durch die Formulierung „so, als wäre er der Verfrachter“ soll außerdem klargestellt werden, dass der ausführende Verfrachter – ebenso wie der vertragliche Verfrachter – nach § 501 HGB-E auch für seine Leute, die Schiffsbesatzung und für sonstige Personen einstehen muss, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient. Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 520 Absatz 3) verzichtet daher der Entwurf darauf, dies noch einmal in einem gesonderten Absatz zu bestimmen.

Darüber hinaus verzichtet der Entwurf auch auf eine Übernahme des Vorschlags der Sachverständigengruppe (§ 520 Absatz 3), nach dem Vorbild des internationalen Luftrechts (Artikel 41 Absatz 2 Satz 1 des Montrealer Übereinkommens) eine Haftung des ausführenden Verfrachters für Handlungen und Unterlassungen des Verfrachters, der Leute des Verfrachters, der Schiffsbesatzung des Verfrachters und anderer Personen, deren sich der Verfrachter bei der Ausführung der Beförderung bedient, zu begründen. Die gegen

diesen Vorschlag geäußerten Bedenken aus der Wirtschaft werden geteilt. Zwar erleichtert es eine solche Regelung dem Geschädigten, seine Schadensersatzansprüche durchzusetzen. Denn er muss nicht mehr nachweisen, dass das Verhalten des ausführenden Verfrachters während der Zeit, in der er die Beförderung ausgeführt hat, zu dem Verlust oder der Beschädigung geführt hat. Der Vorschlag lässt aber unberücksichtigt, dass der Verfrachter und der ausführende Verfrachter nach § 498 HGB-E – anders als der Luftfrachtführer und der ausführende Luftfrachtführer nach dem Montrealer Übereinkommen – verschuldensabhängig haften. Eine Regelung, die dem ausführenden Verfrachter Handlungen von Personen zurechnet, auf die er keinerlei Einfluss hat, führt aber im Ergebnis zu einer verschuldensunabhängigen Haftung des ausführenden Verfrachters. Eine solche Haftungsverschärfung ausschließlich zu Lasten des ausführenden Verfrachters erscheint nicht sachgerecht.

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

Nach dem vorgeschlagenen Absatz 3 kann der ausführende Verfrachter alle Einwendungen und Einreden geltend machen, die dem Verfrachter aus dem Stückgutfrachtvertrag zustehen. Die Regelung soll einen Gleichlauf der Haftung von Verfrachter und ausführendem Verfrachter herstellen. Im Vergleich mit dem bisherigen § 437 Absatz 2 HGB soll nach dem Begriff „Einwendungen“ auch der Begriff der „Einreden“ in die Vorschrift aufgenommen werden. Eine inhaltliche Abweichung zu dem bisherigen § 437 Absatz 2 HGB ist hiermit nicht beabsichtigt, da auch dort der Begriff der „Einwendungen“ weit ausgelegt wird, so dass auch Einreden erfasst werden. Dies soll auch in dem bisherigen § 437 Absatz 2 HGB entsprechend klargestellt werden.

Entgegen dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 520 Absatz 2 Satz 2) wird in Absatz 3 nicht geregelt, dass der ausführende Verfrachter, der aus einem Konnossement in Anspruch genommen wird, abweichend von § 523 Absatz 3 HGB-E die Vermutungen des § 517 HGB-E gegenüber einem gutgläubigen Inhaber des Konnossements widerlegen kann. Aus systematischen Gründen wird diese Regelung in § 522 Absatz 3 HGB-E aufgenommen.

Absatz 4, wonach Verfrachter und ausführender Verfrachter als Gesamtschuldner haften, entspricht § 437 Absatz 3 HGB. Die Vorschrift stellt klar, dass Verfrachter und ausführender Verfrachter nebeneinander haften und von dem Geschädigten wahlweise einzeln oder gemeinsam in Anspruch genommen werden können.

Absatz 5 entspricht § 437 Absatz 4 HGB und übernimmt mit geringfügigen sprachlichen Änderungen den Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 520 Absatz 5). Er bestimmt, dass sich die Leute des ausführenden Verfrachters sowie die Mitglieder der Schiffsbesatzung im Falle ihrer Inanspruch-

nahme ebenfalls auf die im Gesetz sowie im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen berufen können.

Zu § 510

Die Vorschrift geht auf den Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 521) zurück. Sie entspricht vor allem im Aufbau dem § 438 HGB, der sich seinerseits an Artikel 30 CMR orientiert. Inhaltlich orientiert sich die Vorschrift dagegen an dem bisherigen § 611 HGB, der seinerseits auf Artikel 3 § 6 der Haager Regeln beruht.

Zweck der vorgeschlagenen Regelung ist, die zügige Abwicklung von Schadensfällen zu sichern und den Verfrachter vor einem Beweisverlust infolge Zeitablaufs zu schützen. Aus diesem Grunde begründet sie bei fehlender Anzeige eines Verlusts oder einer Beschädigung des Gutes innerhalb einer bestimmten Frist zugunsten des Verfrachters die Vermutung, dass dieser das Gut vollständig und unbeschädigt abgeliefert hat.

Absatz 1 Satz 1 begründet die widerlegliche Vermutung, dass das Gut vollständig und unbeschädigt abgeliefert wurde, soweit nicht seitens des Empfängers oder des Befrachters spätestens bei Ablieferung des Gutes äußerlich erkennbare Verluste oder Beschädigungen des Gutes angezeigt worden sind. Abweichend von dem bisherigen § 611 Absatz 3 HGB-E regelt der Entwurf nicht, dass die nicht ordnungsgemäße Anzeige zugleich die Vermutung nach sich zieht, dass der Umstand, auf dem der Verlust oder die Beschädigung beruht, durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht hätte abgewendet werden können. Denn Artikel 3 § 6 Satz 1 der Haager Regeln sieht diese Rechtsfolge nicht vor. Nicht übernommen werden soll ferner die Regelung des bisherigen § 611 Absatz 2 HGB, wonach es der Anzeige nicht bedarf, wenn der Zustand des Gutes spätestens bei Ablieferung des Gutes unter Zuziehung beider Parteien behördlich oder durch einen amtlich bestellten Sachverständigen festgestellt worden ist. Zwar findet sich auch in Artikel 3 § 6 Satz 3 der Haager Regeln eine entsprechende Regelung. Ihre Übernahme in den Entwurf erscheint jedoch überflüssig: Ist bei Ablieferung des Gutes durch eine Behörde oder einen amtlich bestellten Sachverständigen der – teilweise – Verlust oder die Beschädigung des Gutes festgestellt worden, so ist die Vermutung, dass das Gut vollständig und unbeschädigt abgeliefert wurde, widerlegt.

Nach Absatz 1 Satz 2 erfordert die Schadensanzeige eine hinreichend deutliche Kennzeichnung des Verlusts oder der Beschädigung. Dies entspricht dem bisherigen § 611 Absatz 1 Satz 3 HGB.

Absatz 2 enthält eine von Absatz 1 abweichende Sonderregelung für den Fall, dass der Verlust oder die Beschädigung nicht äußerlich erkennbar war. Er bestimmt, dass in diesem Fall die Vermutung nach Absatz 1 nur eingreift, wenn der Verlust oder die Beschädigung nicht innerhalb von drei Tagen nach Ablieferung angezeigt worden ist. Die Frist entspricht derjenigen, die der bisherige § 611 Absatz 1 Satz 2 HGB sowie Artikel 3 § 6 Satz 2 der Haager Regeln vorsehen. Zwar erschiene es mit Blick auf die für Landtransporte geltende Regelung in § 438 Absatz 2 HGB sowie auf Artikel 23 Absatz 1 der Rotterdam-Regeln durchaus überlegenswert, diese Frist auf sieben Tage zu verlängern. Denn die

längere Frist trägt besser der Regressproblematik beim Nachlauf Rechnung: Wird der Nachlauf durch einen Spediteur-Verfrachter als Multimodalbeförderer ausgeführt, so kann bei einer dreitägigen Anzeigefrist leicht der Fall eintreten, dass die Anzeigefrist gegenüber seinem Verfrachter bereits abgelaufen ist, wenn er eine Schadensanzeige vom Endempfänger erhält. Angesichts dessen, dass Artikel 3 § 6 Satz 2 der Haager Regeln nach wie vor den internationalen Standard bei Seebeförderungen setzt, soll gleichwohl an der kurzen Frist von drei Tagen festgehalten werden.

Absatz 3 entspricht weitgehend § 438 Absatz 4 HGB. Anders als dieser bestimmt die vorgeschlagene Regelung allerdings nicht nur für die Schadensanzeige nach Ablieferung, sondern für jede Schadensanzeige, dass sie in Textform (vgl. § 126b BGB) zu erstatten ist. Dies entspricht der Vorgabe von Artikel 3 § 6 Satz 1 der Haager Regeln. Für die Fristwahrung genügt nach Absatz 3 Satz 2 – wie schon nach dem bisherigen § 611 Absatz 1 Satz 2 HGB – die rechtzeitige Absendung der Anzeige.

Absatz 4 soll dem Fall Rechnung tragen, dass mehrere Verfrachter am Transportvorgang beteiligt sind. Entsprechend § 438 Absatz 5 HGB bestimmt er, dass es genügt, wenn die Schadensanzeige gegenüber demjenigen erstattet wird, der das Gut abliefern. Abweichend von den vorangehenden Absätzen muss also der Schaden nicht dem vertraglichen Verfrachter angezeigt werden. Eine ähnliche Regelung findet sich in Artikel 23 Absatz 5 der Rotterdam-Regeln.

Zu § 511

Es erscheint sachgerecht, eine dem § 424 HGB vergleichbare Vorschrift in das Seehandelsrecht aufzunehmen. Bereits jetzt sieht das deutsche Seeverversicherungsrecht sowohl bei der Kasko- als auch bei der Güterversicherung eine ähnliche Regelung vor. Die vorgeschlagene Regelung erscheint sinnvoll, um dem Anspruchsteller bei unklarem Verbleib des Gutes den Nachweis des Verlusts zu ermöglichen. Darüber hinaus erscheint sie aber auch in den Fällen sinnvoll, in denen der Verbleib des Gutes bekannt ist. Denn ohne die vorgeschlagene Regelung liefe der Anspruchsteller Gefahr, für unbestimmte Zeit auf die Ablieferung des Gutes warten zu müssen. Vor allem dann, wenn der Verfrachter seine Haftung für Lieferfristüberschreitung abbedungen hat, hätte dies eine erhebliche Beeinträchtigung der Rechte des Anspruchstellers zur Folge.

Absatz 1 Satz 1 sieht nach dem Vorbild von § 424 Absatz 1 HGB vor, dass der Anspruchsberechtigte das Gut als verloren betrachten kann, wenn es innerhalb einer bestimmten Frist nicht abgeliefert wird. Die Frist bestimmt sich wie nach § 424 Absatz 1 HGB grundsätzlich nach der Lieferfrist. Dabei stellt Absatz 1 Satz 1 aber anders als sein Vorbild ausschließlich auf die vereinbarte Lieferfrist ab. Dies erleichtert die Berechnung, zumal zusätzlich als gesetzliche Mindestfrist ein Zeitraum von 30 Tagen oder, bei einer grenzüberschreitenden Beförderung, ein Zeitraum von 60 Tagen festgelegt wird. Diese Fristen sind damit länger als die in § 424 Absatz 1 HGB bestimmten Fristen. Die Dauer der gesetzlichen Fristen orientiert sich an den Allgemeinen Deutschen Seeverversicherungsbedingungen (ADS). Im Hinblick auf die generell längeren Beförderungswege im Seeverkehr erscheint es geboten, diese längeren Fristen zu bestimmen.

In Abweichung vom Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 522 Absatz 1) wird davon abgesehen, die Vermutung als „unwiderleglich“ zu erklären. Zwar ist es dem Verfrachter verwehrt, den Beweis des Gegenteils anzutreten. Voraussetzung für die Anwendung von Absatz 1 ist aber, dass der Anspruchsberechtigte von der ihm in Absatz 1 eingeräumten Befugnis überhaupt Gebrauch macht, also sich darauf beruft, dass die Fristen abgelaufen sind und er die Güter als verloren gegangen betrachtet. Die in Absatz 1 angeordnete Vermutungswirkung gilt dagegen nicht zu Lasten des Anspruchsberechtigten. Ihm ist es also trotz der Regelung in Absatz 1 möglich, einen längeren Zeitraum als den in Absatz 1 genannten zuzuwarten, bevor er einen Anspruch wegen Verlusts des Gutes geltend macht. Um zu vermeiden, dass durch die Einfügung des Wortes „unwiderleglich“ Missverständnisse entstehen, soll daher dieselbe Formulierung verwendet werden, die sich auch in § 424 Absatz 1 HGB findet.

Nach Absatz 1 Satz 2 ist es dem Anspruchsberechtigten verwehrt, das Gut als verloren zu betrachten, wenn der Verfrachter für seine Forderungen aus dem Stückgutfrachtvertrag sowie für unbestrittene Forderungen aus anderen mit dem Befrachter abgeschlossenen Verträgen nach § 273 BGB oder § 369 HGB ein Zurückbehaltungsrecht oder nach § 495 HGB-E ein Pfandrecht hat und daher das Gut nicht abzuliefern braucht oder wenn an dem Gut ein Pfandrecht wegen eines infolge Großer Haverei zu entrichtenden Beitrags besteht. Die Regelung hat weder im geltenden Recht noch im Abschlussbericht der Sachverständigengruppe ein Vorbild. Sie erscheint jedoch aus folgenden Gründen geboten: Zum einen soll der Anspruchsberechtigte keine Ansprüche daraus herleiten können, dass er seinen eigenen Verpflichtungen nicht nachkommt. Zum andern soll berücksichtigt werden, dass bei einer Großen Haverei die Vergütungsberechtigten nach § 594 HGB-E wegen ihrer Beitragsforderungen ein Pfandrecht an der Ladung haben und der Kapitän des Schiffes nach § 594 Absatz 5 HGB-E die mit einem gesetzlichen Pfandrecht belastete Ladung vor der Berichtigung oder Sicherstellung der Beiträge nicht ausliefern darf. Würde dem Anspruchsberechtigten gestattet, das beitragspflichtige Gut als verloren zu betrachten, würde ein Wertungswiderspruch mit § 594 HGB-E entstehen.

Absatz 2 ist wortgleich mit § 424 Absatz 2 HGB. Wie die zuletzt genannte Vorschrift räumt er dem Anspruchsberechtigten das Recht ein, in dem Zeitpunkt, in dem er eine Entschädigung wegen vermuteten Güterverlusts erhält, zu verlangen, dass er von einem etwaigen Wiederauffinden des Gutes benachrichtigt wird, um so möglicherweise das Gut zurückerhalten zu können.

Absatz 3 räumt dem Anspruchsberechtigten nach dem Vorbild des § 424 Absatz 3 HGB das Recht ein, innerhalb eines Monats nach dem Zeitpunkt, in dem er von einem Wiederauffinden des Gutes benachrichtigt wurde, die Ablieferung des Gutes zu verlangen. Die Ablieferung muss allerdings nur Zug um Zug gegen Erstattung der Entschädigung erfolgen. Unberührt hiervon bleiben die Ansprüche des Verfrachters auf Zahlung der Fracht sowie etwaige Schadensersatzansprüche.

Absatz 4 gestattet dem Verfrachter in Übereinstimmung mit der für das allgemeine Frachtrecht geltenden Regelung des § 424 Absatz 4 HGB, über das Gut frei zu verfügen, wenn

der Anspruchsberechtigte eine Benachrichtigung für den Fall des Wiederauffindens nicht verlangt hat oder wenn er nach Wiederauffinden des Gutes untätig bleibt.

Zu § 512

Der vorgeschlagene § 512 legt fest, inwieweit von dem gesetzlichen Haftungskonzept des Stückgutfrachtvertrags durch Parteivereinbarung abgewichen werden kann. Ziel ist es, die Vertragsautonomie zu gewährleisten, gleichzeitig aber den Kernbestand seefrachtrechtlicher Haftungsvorschriften der Veränderung durch AGB zu entziehen. Die Vorschrift orientiert sich an § 449 HGB. Anders als dort wird jedoch nicht danach differenziert, ob der Absender ein Verbraucher (Absatz 1) oder ein Unternehmer (Absatz 2) ist. Denn Verbraucher sind regelmäßig nicht an einem Stückgutfrachtvertrag beteiligt.

Absatz 1 bestimmt nach dem Vorbild des § 449 Absatz 2 Satz 1 HGB, dass die Vertragsparteien nur dann von den im Zweiten Untertitel enthaltenen haftungsrechtlichen Vorschriften vertraglich abweichen können, wenn sie eine Individualvereinbarung treffen. Die Regelung weicht damit von § 662 HGB ab, der eine Abweichung von den gesetzlichen Vorschriften stets dann gestattet ist, wenn ein Konnossement nicht ausgestellt wird. Diese Regelung erscheint jedoch, wie auch Artikel 23 der Hamburg-Regeln und Artikel 79 der Rotterdam-Regeln zeigen, nicht mehr zeitgemäß. Insbesondere erscheint es nicht sachgerecht, die Vertragsfreiheit von dem Vorliegen eines Konnossements abhängig zu machen. Denn oft wird ein Konnossement überhaupt nicht mehr ausgestellt. Auch in diesen Fällen besteht jedoch ein Bedarf, der sich aus der Verwendung unterschiedlichster Vertragswerke ergebenden Rechtszersplitterung entgegenzuwirken und einen Missbrauch von Marktmacht im Verhältnis der Vertragsparteien untereinander zu verhindern. Wie in § 449 HGB wird daher auch im Seefrachtrecht dem Modell der „AGB-Festigkeit“ gefolgt.

Die Entscheidung zugunsten des im § 449 HGB verfolgten Modells bedeutet zugleich eine Abkehr von dem Grundsatz der neueren seefrachtrechtlichen Übereinkünfte (Artikel 23 der Hamburg-Regeln, Artikel 79 der Rotterdam-Regeln), die das Frachtrecht in vollem Umfang grundsätzlich zwingend ausgestalten und nur Abweichungen zu Lasten des Verfrachters oder des ausführenden Verfrachters zu gestatten. Denn eine solche Ausgestaltung hat, wie bereits die in Artikel 80 der Rotterdam-Regeln getroffene Ausnahmevorschrift für sog. Mengenverträge zeigt, den Nachteil, dass sie den Vertragsparteien selbst dann, wenn das Gesetz den konkreten Sachverhalt nicht hinreichend berücksichtigt und die Vertragsparteien nicht schutzbedürftig erscheinen, vertragliche Sondervereinbarungen verwehrt. Aber auch die Beschränkung einer Ausnahmeregelung auf sog. Mengenverträge begegnet Bedenken. Denn die Beschränkung der Vertragsfreiheit auf einen bestimmten Vertragstypus lädt dazu ein, die Regelungen über die Vertragsfreiheit durch Abschluss gerade eines solchen Vertrags zu umgehen. Sachgerechter erscheint daher, in Übereinstimmung mit der im allgemeinen Transportrecht vorgenommenen Wertung die Vertragsfreiheit bei Individualvereinbarungen unangetastet zu lassen und sie im Übrigen nur dort zu beschränken, wo es um die Haftung für Güterschäden geht.

Unter eine Individualvereinbarung fallen, wie Absatz 1 ausdrücklich vorsieht, abweichend von § 305 Absatz 1 Satz 1 BGB auch Abreden, die für eine Mehrzahl gleichartiger Verträge zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wurden. Erfasst sind damit insbesondere auch Rahmenverträge. Die Formulierung „im Einzelnen ausgehandelt“ entspricht § 449 Absatz 2 Satz 1 HGB und bedeutet, dass jede Partei die Möglichkeit haben muss, auf den konkreten Regelungsinhalt Einfluss zu nehmen.

Abweichend von dem bisherigen § 663 Absatz 2 Nummer 3 HGB soll der in Absatz 1 normierte Grundsatz, dass die Haftung des Verfrachters nur durch Individualvereinbarung abbedungen werden kann, auch für die Haftung für sog. Landschäden gelten, also für Schäden, die vor dem Einladen der Güter in das Schiff und deren Ausladen aus dem Schiff entstehen. Die heute üblichen Freizeichnungsklauseln sollen damit künftig ausgeschlossen werden. Denn es erscheint nicht sachgerecht, dem Verfrachter noch zu gestatten, sich dann, wenn er bereits die Obhut über das Gut erlangt hat, für Güterschäden freizuzeichnen. In Übereinstimmung mit dem allgemeinen Frachtrecht sowie mit den neueren internationalen Übereinkommen soll vielmehr die gesamte Obhutphase zwingend ausgestaltet werden.

Absatz 2 bestimmt, unter welchen Voraussetzungen ausnahmsweise auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen von dem gesetzlichen Haftungskonzept des Stückgutfrachtvertrags abgewichen werden kann. Dabei werden jedoch enge Grenzen gesetzt; ein vollständiger Haftungsausschluss wird untersagt.

Absatz 2 Nummer 1 erlaubt dem Verfrachter, durch vorformulierte Vertragsbedingungen von § 501 HGB-E abzuweichen und seine Haftung für ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung auszuschließen, soweit es der Schaden durch nautisches Verschulden oder durch Feuer verursacht wurde. Nach geltendem Recht (§ 607 Absatz 2 Satz 1 HGB, Artikel 4 § 2 Buchstabe a der Haager Regeln) ist die Haftung des Verfrachters in diesen Fällen ausgeschlossen. Die geltende Regelung ist jedoch, wie bereits zu § 499 HGB-E ausgeführt, nicht mehr zeitgemäß: Im Luftrecht wurde der in Artikel 20 Absatz 2 des Warschauer Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr verankerter Haftungsausschluss bereits durch das Änderungsprotokoll von Den Haag vom 28. September 1955 (BGBl. 1958 II S. 291) verankerte Haftungsausschluss bei nautischem Verschulden abgeschafft. Im internationalen Seehandelsrecht ist mit den Hamburg-Regeln zum ersten Mal die Verankerung eines Haftungsausschlusses bei nautischem Verschulden verzichtet worden; auch die Rotterdam-Regeln kennen einen solchen Haftungsausschluss nicht mehr. Wie zu § 499 HGB-E ausgeführt, begegnet es daher Bedenken, in einem modernisierten Seehandelsrecht erneut einen gesetzlichen Haftungsausschluss für nautisches Verschulden zu regeln. Da der Haftungsausschluss für nautisches Verschulden jedoch nach wie vor im internationalen Verkehr anerkannt wird, soll den Vertragsparteien nach dem Vorbild von Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe a CMNI zumindest gestattet werden, einen solchen Haftungsausschluss zu vereinbaren. Gleiches gilt für die Haftung wegen Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes.

Absatz 2 Nummer 2 erlaubt den Vertragsparteien, einen höheren als den gesetzlich vorgesehenen Haftungshöchstbetrag für Verlust oder Beschädigung festzusetzen. Dies entspricht dem internationalen Seefrachtrecht (Artikel 4 § 5 Absatz 3 der Haager Regeln, Artikel 4 § 5 Buchstabe g der Visby-Regeln, Artikel 23 Absatz 2 der Hamburg-Regeln, Artikel 79 Absatz 1 Buchstabe b der Rotterdam-Regeln). Ein betragsmäßiger Rahmen, innerhalb dessen sich die zulässige Abweichung bewegen darf, ist angesichts der genannten Regelungen im internationalen Seefrachtrecht nicht vorgesehen. Insbesondere wird davon abgesehen, die Korridorlösung des § 449 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 HGB zu übernehmen. Grenzen zulässiger Abweichung vom Haftungshöchstbetrag ergeben sich damit im Seefrachtrecht lediglich aus den allgemeinen Vorschriften, insbesondere den §§ 138, 242 BGB, sowie aus der allgemeinen Inhaltskontrolle nach den §§ 307 ff. BGB.

Zum Dritten Untertitel (Beförderungsdokumente)

Zu § 513

Absatz 1 Satz 1 bestimmt nach dem Vorbild des bisherigen § 642 HGB, des Artikels 3 § 3 der Haager Regeln und des Artikels 35 der Rotterdam-Regeln, dass der Ablader einen Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements gegenüber dem Verfrachter hat. Nicht übernommen wird der Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 498), dass der Ablader nur dann einen Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements hat, wenn dies im Frachtvertrag besonders vereinbart ist. Denn die im Entwurf enthaltene Regelung entspricht besser den oben genannten Vorbildern und spiegelt außerdem am ehesten die geltende Praxis wider. Soweit die Regelung im Einzelfall zu nicht sachgerechten Lösungen führt, verbleibt den Parteien des Stückgutfrachtvertrags die Möglichkeit, etwas Abweichendes zu vereinbaren. Durch die Formulierung „sofern im Stückgutfrachtvertrag nicht etwas Abweichendes vereinbart ist“ soll noch einmal ausdrücklich auf diese Möglichkeit hingewiesen werden.

Entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe wird daran festgehalten, den Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements dem in Absatz 2 näher definierten Ablader und nicht etwa dem Befrachter zu gewähren. Zum einen steht dies im Einklang mit der Regelung in § 486 Absatz 1 Satz 2 und 3 HGB-E, wonach der Verfrachter demjenigen, der das Gut ablädt, auf dessen Verlangen ein Empfangsbekanntnis erteilen muss, das auch in einem Konnossement bestehen kann. Zum andern kann nur so sichergestellt werden, dass ein vom Befrachter verschiedener Dritter, der dem Verfrachter das Gut im Einverständnis mit dem Befrachter zur Beförderung übergibt, eine eigene wertpapierrechtlich geschützte Position erwirbt und so die Möglichkeit erhält, über das Gut zu verfügen. Dies aber ist vor allem dann unverzichtbar, wenn es sich bei dem der Beförderung zu Grunde liegenden Kaufvertrag um ein „fob-Geschäft“ („fob“ = „free on board“) handelt, bei dem der Käufer derjenige ist, der den Stückgutfrachtvertrag abschließt und mithin der Befrachter ist. Denn in diesem Falle muss dem Verkäufer die Möglichkeit gegeben werden, vor Erhalt des Kaufpreises noch Einfluss auf die Beförderung zu nehmen.

Nach dem Vorbild des bisherigen § 647 HGB wird in Absatz 1 Satz 1 weiter geregelt, dass der Ablader einen An-

spruch auf Ausstellung eines Orderkonnossements hat. Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe soll also davon abgesehen werden, grundsätzlich nur einen Anspruch auf Ausstellung eines Rektakonnossements zu begründen. Denn dieser Vorschlag lässt unberücksichtigt, dass das Konnossement als Rektapapier in der Praxis eher die Ausnahme darstellt. Vor allem bei Überseekaufverträgen spielt das Orderkonnossement eine zentrale Rolle.

Entsprechend dem bisherigen § 647 Absatz 1 Satz 1 HGB sieht Absatz 1 Satz 1 weiter vor, dass das Orderkonnossement auf Verlangen des Abladers an die Order des Empfängers oder lediglich an Order zu stellen ist. In Übereinstimmung mit dem bisherigen § 647 Absatz 1 Satz 2 HGB bestimmt dabei Absatz 1 zweiter Halbsatz, dass in den Fällen, in denen das Konnossement lediglich an Order gestellt wird, unter „Order“ die Order des Abladers zu verstehen ist. In Ergänzung der bisherigen gesetzlichen Regelung wird zudem ausdrücklich klargestellt, dass der Ablader auch verlangen kann, dass das Orderkonnossement an seine Order gestellt wird.

Nicht ausdrücklich in § 513 HGB-E geregelt wird, dass das Konnossement auch als Inhaberpapier ausgestellt werden kann. Denn dies ist zwar möglich, kommt aber in der Praxis nicht vor.

Absatz 1 Satz 2 knüpft an § 479 Absatz 1 HGB-E an, wonach der Kapitän befugt ist, für den Reeder Konnossemente auszustellen. In Ergänzung zu dieser Vorschrift erteilt Absatz 1 Satz 2 nach dem Vorbild des bisherigen § 642 Absatz 4 HGB dem Kapitän und jedem anderem vom Reeder zur Ausstellung von Konnossementen Befugten die Befugnis, Konnossemente auch für den Verfrachter auszustellen. Durch die Formulierung „für den Verfrachter auszustellen“ soll dabei deutlicher als das geltende Recht klargestellt werden, dass die gesetzliche Vertretungsbefugnis nur für den wirklichen Verfrachter begründet wird, nicht für eine zu Unrecht im Konnossement als Verfrachter bezeichnete Person, die den Stückgutfrachtvertrag nicht abgeschlossen hat.

Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 500 Absatz 1 Satz 2) soll die Regelung nicht in § 516 Absatz 1 Satz 2 HGB-E aufgenommen werden. Denn es geht hier nicht um Formfragen, sondern um die Frage der gesetzlichen Vertretungsmacht zur Ausstellung von Konnossementen.

Absatz 2 Satz 1 definiert den Ablader als denjenigen, der das Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergibt und der vom Befrachter als Ablader zur Eintragung in das Konnossement benannt ist. Die Benennung durch den Befrachter zur Eintragung in das Konnossement ist erforderlich, weil der Dritte auf Grund der vorgeschlagenen Regelung in Absatz 1 eigene Rechte gegenüber dem Verfrachter erhält. Da der Befrachter Vertragspartner ist, soll er auch die Kontrolle über die Einführung des Dritten in die Abwicklung der Beförderung behalten. Weitere Voraussetzung für die Eigenschaft als „Ablader“ ist, dass dieser dem Verfrachter tatsächlich das Gut übergibt. Ohne Erfüllung dieser Eigenschaft hat also ein Dritter keinen Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements nach Absatz 1.

Nicht übernommen werden soll die in den Rotterdam-Regeln vorgesehene Rechtsfigur des „dokumentären Absenders“ („documentary shipper“). Mit Blick auf die Rechts-

figur des Abladers erscheint die Einführung der Figur des „dokumentären Absenders“ weder geboten noch zweckmäßig. Insbesondere erscheint es zu weitgehend, in Bezug auf einen Dritten, der nicht mit dem Verfrachter in Verbindung tritt und diesem das Gut übergibt, aber im Konnossement als „Absender“ bezeichnet ist, einen gesetzlichen Schuldbeitritt zu normieren und zu bestimmen, dass dieser Dritte neben den Befrachter als Gesamtschuldner tritt.

Absatz 2 Satz 2 regelt den Fall, dass der Ablader dem Verfrachter das Gut nicht übergibt oder dass ein Ablader nicht benannt ist: Für diesen Fall bestimmt Satz 2, dass der Befrachter als Ablader gilt. Die Einführung einer derartigen Fiktion ist erforderlich, um sicherzustellen, dass in einem solchen Fall der Befrachter den Anspruch auf Ausstellung des Konnossements hat, obgleich er nicht unter die Definition von Satz 1 und damit unter den Abladerbegriff fällt. Durch diese Fiktion sollen Rechtsunklarheiten im geltenden Recht vermieden werden.

Zu § 514

Die vorgeschlagene Regelung orientiert sich inhaltlich an dem bisherigen § 642 HGB sowie an den §§ 27, 28 des Seehandelschiffahrtsgesetzes der DDR (SHSG), folgt aber einer etwas übersichtlicheren Systematik. An der gesetzlichen Differenzierung zwischen Bord- und Übernahmekonossement soll festgehalten werden, da sie in der Akkreditivpraxis eingeführt ist.

Absatz 1 Satz 1 bestimmt, zu welchem Zeitpunkt der Verfrachter dem Verlangen des Abladers nach § 513 Absatz 1 HGB-E nachkommen und ein Konnossement ausstellen muss. Da das Konnossement, wie Absatz 1 Satz 2 deutlich macht, unter anderem die Funktion als Empfangsbekanntnis hat, bestimmt Absatz 1 Satz 1, dass das Konnossement erst auszustellen ist, wenn der Verfrachter das Gut übernommen hat. Denn andernfalls kann der Empfang des Gutes nicht bestätigt werden. Neben seiner Funktion, den Empfang des Gutes durch den Verfrachter zu dokumentieren, erfüllt das Konnossement aber auch, wie sich aus Absatz 1 Satz 2 ergibt, die Funktion, den Anspruch auf Beförderung des Gutes zum Bestimmungsort und die Ablieferung des Gutes an den aus dem Konnossement Berechtigten zu verbrieften. Da der Verfrachter aber, wie sich auch aus § 521 Absatz 2 HGB-E ergibt, das Gut nur gegen Rückgabe des Konnossements abliefern muss, verbrieft das Konnossement auch nur die Verpflichtung zur Ablieferung „gegen Rückgabe des Konnossements“. Der Begriff des „Bestimmungsortes“ entspricht dem in § 481 Absatz 1 HGB-E verwendeten Begriff.

Absatz 2 führt in Anlehnung an den bisherigen § 642 Absatz 1 und 5 HGB die Begriffe „Bordkonnossement“ und „Übernahmekonossement“ ein. Dabei geht er entsprechend dem geltenden Recht davon aus, dass das Bordkonnossement den Regelfall darstellt.

Nach Absatz 2 Satz 1 handelt es sich um ein Bordkonnossement, wenn das Gut an Bord übernommen wird. Verlangt der Ablader für diesen Fall die Ausstellung eines Konnossements, so muss der Verfrachter, sobald das Gut an Bord genommen ist, das Konnossement mit der Angabe ausstellen, wann und in welches Schiff das Gut an Bord genommen wurde.

Nach Absatz 2 Satz 2 handelt es sich um ein Übernahmekonossement, wenn das Gut schon vor dem Zeitpunkt, in dem das Gut an Bord gelangt ist, vom Verfrachter übernommen wurde. Verlangt der Ablader für diesen Fall die Ausstellung eines Konnossements, so muss der Verfrachter im Konnossement nicht nur den Zeitpunkt vermerken, in dem er das Gut übernommen hat, sondern auf Verlangen des Abladers nachträglich in das Konnossement einen Bordvermerk aufnehmen, aus dem sich ergibt, wann und in welches Schiff das Gut an Bord genommen wurde.

Absatz 3 entspricht dem bisherigen § 642 Absatz 1 HGB, wonach der Ablader die Anzahl der auszustellenden Originalausfertigungen des Konnossements bestimmt. An der Möglichkeit, mehrere (Original-) Konnossemente auszustellen, soll festgehalten werden, da dies der Praxis entspricht.

Zu § 515

Absatz 1 enthält eine Aufzählung der in das Konnossement aufzunehmenden Angaben und hat ihre Vorbilder in dem bisherigen § 643 HGB und dem § 408 HGB. Im Vergleich mit dem bisherigen § 643 HGB enthält Absatz 1 einige neue Angaben; außerdem wählt er bei der Auflistung der zu machenden Angaben eine Reihenfolge, die sich an § 408 Absatz 1 HGB orientiert. Nicht mehr in der Liste der zu machenden Angaben sind die Angaben enthalten, die in dem bisherigen § 643 Nummer 2 HGB (Name des Kapitäns), dem bisherigen § 643 Nummer 3 a. E. (Nationalität des Schiffes) und dem bisherigen § 643 Nummer 7 a. E. HGB (Ort, an dem eine Weisung über den Löschungshafen einzuholen ist) aufgeführt sind.

Nach der Eingangsformulierung des Absatzes 1 sind in der Folge diejenigen Angaben genannt, die das Konnossement enthalten „soll“. Entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe ist statt des Begriffs „soll“ nicht das neutralere Wort „enthält“ des § 643 HGB beibehalten worden, um zu verdeutlichen, dass die Aufzählung sowohl neben unverzichtbaren Angaben auch fakultative enthält. Eine entsprechende Formulierung findet sich für den Ladeschein in § 444 Absatz 1 Satz 1 HGB.

Absatz 1 Nummer 1, der die Angabe von Ort und Tag der Ausstellung des Konnossements vorschreibt, entspricht dem bisherigen § 643 Nummer 10 HGB. Die Angabe des Tages der Ausstellung ist notwendig, um feststellen zu können, ob zu diesem Zeitpunkt das Gut bereits abgeliefert worden ist. Die Angabe des Ortes der Ausstellung kann auch für das anwendbare Recht eine Rolle spielen.

Absatz 1 Nummer 2 übernimmt die im bisherigen § 643 Nummer 4 HGB enthaltene Vorschrift, wonach der Name des Abladers anzugeben ist. Ergänzend verlangt sie die Angabe der Anschrift des Abladers. Hierbei orientiert sich die vorgeschlagene Nummer 2 an § 408 Absatz 1 Nummer 2 HGB.

Absatz 1 Nummer 3 schreibt wie der bisherige § 643 Nummer 3 HGB vor, dass der Name des Schiffes anzugeben ist. Die in § 643 Nummer 3 HGB enthaltene Vorschrift, wonach die Nationalität des Schiffes anzugeben ist, wird demgegenüber nicht übernommen. Die Staatszugehörigkeit hat für das Konnossementsrechtsverhältnis keine Bedeutung. Soweit ihre Angabe für die Beurteilung der wirtschaftlichen

oder politischen Gefahren für die Beförderung, etwa durch einen Boykott oder ein Embargo, erforderlich erscheint, kann sie ohne weiteres zusätzlich in das Konnossement aufgenommen werden.

Absatz 1 Nummer 4 orientiert sich an dem bisherigen § 643 Nummer 1 HGB, doch soll neben dem Namen des Verfrachters auch dessen Anschrift anzugeben sein. Dadurch wird die etwa erforderliche Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Konnossement erleichtert.

Absatz 1 Nummer 5 fasst im Wesentlichen die bisherigen Nummern 6 und 7 des § 643 HGB zusammen. Allerdings wird anstelle des Begriffs „Löschungshafen“ der in § 481 Absatz 1 HGB-E verwendete Begriff „Bestimmungsort“ verwendet. Auch wird, anders als im bisherigen § 643 Nummer 7 HGB, nicht mehr die Angabe des Orderhafens verlangt, also des Ortes, an dem Weisung über den Löschungshafen einzuholen ist. Der Hinweis auf diese Angabe erscheint nicht erforderlich.

Absatz 1 Nummer 6 orientiert sich an bisherigen § 643 Nummer 5 HGB. So verlangt sie wie der bisherige § 643 Nummer 5 HGB die Angabe des Empfängers, also der Person, die nach dem Vertrag zum Empfang des Gutes berechtigt sein soll. Abweichend vom bisherigen § 643 Nummer 5 HGB verlangt Nummer 6 außerdem die Angabe der Anschrift des Empfängers und einer etwaigen Meldeadresse. Dies entspricht § 408 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 HGB. In der Praxis der Seeschifffahrt taucht der Begriff „Meldeadresse“ im Konnossement als sog. notify address auf. „Meldeadresse“ meint eine Anschrift zur Kontaktaufnahme für den Verfrachter, unter der dieser seine Löschbereitschaft anzeigen sowie weitere Weisungen einholen kann. Das Institut der Meldeadresse ermöglicht eine flexible Vertragsabwicklung, ohne dass alle Einzelheiten der Übernahme und Ablieferung bereits im Voraus festgelegt werden müssen.

Absatz 1 Nummer 7 schreibt in Anlehnung an den bisherigen § 643 Nummer 8 HGB Angaben über die Art des Gutes und über seine äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit vor. Werden Angaben über die äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit des Gutes nicht in das Konnossement aufgenommen, so wird nach § 517 Absatz 1 Satz 2 HGB-E vermutet, dass das Gut in äußerlich erkennbar guter Verfassung und Beschaffenheit übernommen wurde.

Absatz 1 Nummer 8 verlangt in Anlehnung an den bisherigen § 643 Nummer 8 HGB Angaben über Maß, Zahl oder Gewicht des Gutes und über dauerhafte und lesbare Merkmale. Die Einfügung der zur Charakterisierung der Merkmale des Gutes verwendeten Wörter „dauerhafte und lesbare“ ist auf den bisherigen § 645 Absatz 2 Nummer 1 HGB zurückzuführen. Merkmale, die weder auf dem Gut selbst noch auf dessen Verpackung so angebracht sind, dass sie bis zum Ende der Reise lesbar bleiben, fallen also nicht unter Nummer 8.

Absatz 1 Nummer 9 orientiert sich an dem bisherigen § 643 Nummer 9 HGB und dem bisherigen § 408 Absatz 1 Nummer 9 HGB. Abweichend von der zuletzt genannten Vorschrift wird dabei nicht die Formulierung „vereinbarte Fracht“ verwendet, sondern die Formulierung „bei Ablieferung geschuldete Fracht“. Hierdurch soll berücksichtigt werden, dass die Angabe vor allem bei der Ablieferung des

Gutes eine Rolle spielt. Sie soll insbesondere den legitimierten Besitzer des Konnossements darüber informieren, in welcher Höhe ihn noch eine Frachtzahlungsverpflichtung treffen kann.

Absatz 1 Nummer 10 lehnt sich an den bisherigen § 643 Nummer 11 HGB an. Sie berücksichtigt, dass häufig mehrere Ausfertigungen des Konnossements ausgestellt werden. Im Interesse der Rechtssicherheit soll in diesem Fall die Zahl der Ausfertigungen im Konnossement vermerkt werden.

Absatz 2 präzisiert die Vorschrift über die nach Absatz 1 Nummer 7 und 8 zu machenden Angaben. Er schreibt vor, dass diese Angaben auf Verlangen des Abladers so aufzunehmen sind, wie er sie dem Verfrachter vor der Übernahme des Gutes mitgeteilt hat. Die Regelung entspricht dem bisherigen § 645 Absatz 1 HGB und Artikel 3 § 3 Satz 1 Buchstaben a und b der Haager Regeln. Wie dort wird also der Verfrachter verpflichtet, auch als unrichtig erkannte Angaben in das Konnossement aufzunehmen. Er kann sich jedoch zur Abwendung seiner Haftung für unrichtige Konnossementsangaben nach § 505 Absatz 1 HGB-E dadurch schützen, dass er in das Konnossement nach § 517 Absatz 2 HGB-E einen begründeten Vorbehalt aufnimmt.

Voraussetzung für eine Pflicht zur Aufnahme der Angaben des Abladers in das Konnossement ist, dass der Ablader dem Verfrachter die Angaben in „Textform“ mitgeteilt hat. Anders als der bisherige § 645 Absatz 1 HGB verlangt Absatz 2 nicht, dass die Angaben des Abladers schriftlich erteilt wurden. Der Begriff der „Textform“ nimmt Bezug auf § 126b BGB. Textform ist hiernach eine lesbare Erklärung, bei der auf eine eigenhändige Unterschrift verzichtet wird.

Abweichend vom bisherigen § 645 Absatz 1 HGB wird schließlich in Absatz 2 auch nicht gefordert, dass die Angaben vor dem Beginn des Einladens gemacht werden mussten. Der Entwurf stellt vielmehr darauf ab, dass die Angaben vor der Übernahme des Gutes gemacht wurden. Damit berücksichtigt er, dass die Regelung auch für das Übernahmekonnossement gelten soll.

Zu § 516

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

Nach Absatz 1 ist das Konnossement vom Verfrachter zu unterzeichnen, wobei eine Nachbildung der Unterschrift durch Druck oder Stempel genügt. Die Formanforderungen an das Konnossement sind damit geringer als nach § 126 BGB. Dies erscheint trotz des Wertpapiercharakters des Konnossements gerechtfertigt, weil eine eigenhändige Unterschrift im Massengeschäft des Transports oft schwierig ist. Dementsprechend erachten es auch die Einheitlichen Richtlinien und Gebräuche für Dokumenten-Akkreditive (ERA 600) in ihrem Artikel 17 für ausreichend, dass ein Konnossement vom Aussteller mit der Maschine unterschrieben, perforiert oder gestempelt wird. Im Landfrachtrecht finden sich entsprechende Formanforderungen für den Frachtbrief in § 408 Absatz 2 Satz 3 HGB und für den Ladeschein in § 444 Absatz 1 Satz 2 HGB.

Absatz 2 erlaubt nach dem Vorbild der Rotterdam-Regeln die Ausstellung eines elektronischen Konnossements. Denn

da die Unternehmen zunehmend elektronische Medien bei der Abwicklung ihrer Geschäfte verwenden, wächst auch das Bedürfnis, die hierbei verwendeten und gesetzlich im Einzelnen geregelten Beförderungsdokumente durch entsprechende elektronische Dokumente zu ersetzen. Angesichts des in Deutschland geltenden *numerus clausus* der Wertpapiere ist den Unternehmen jedoch derzeit die Verwendung elektronischer Traditionspapiere verwehrt. Dieses Hindernis soll durch den Entwurf beseitigt werden.

Nach dem Entwurf ist unter einem elektronischen Konnossement eine elektronische Aufzeichnung zu verstehen, die dieselben Funktionen erfüllt wie das Konnossement und die gewährleistet, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung stets gewahrt bleiben. Der Begriff „Aufzeichnung“ entstammt der deutschsprachigen Übersetzung der Rotterdam-Regeln. In ihrer englischen Fassung sprechen sie von „record“.

Zu den Funktionen, die das elektronische Konnossement ebenso wie das papiergebundene Konnossement erfüllen muss, zählen unter anderem seine Beweisfunktion, seine Sperrfunktion, seine Traditionsfunktion und seine Legitimationsfunktion. Insbesondere müssen daher Wege gefunden werden, wie ein elektronisches Konnossement „vorgelegt“ werden kann, wie es „übertragen“ werden kann und wie ein „legitimierter Besitzer“ den formalen Nachweis der Legitimation erbringen kann. Da in diesen Fällen Daten an andere Personen übermittelt werden müssen, verlangt Absatz 2 zusätzlich, dass die Authentizität und Integrität der Daten stets gewährleistet bleiben müssen. Von einer weiter gehenden, detaillierten Regelung des elektronischen Konnossemments soll abgesehen werden, da ausreichende Erfahrungen mit der Verwendung elektronischer Konnossemente in der Praxis noch fehlen. Die Erstellung elektronischer Konnossemente soll jedoch zumindest ermöglicht werden. Auf Grund der in Absatz 3 vorgesehenen Verordnungsermächtigung kann jedoch das Bundesministerium der Justiz ergänzende Regelungen erlassen.

Angesichts dessen, dass die Authentizität und Integrität der Aufzeichnung stets gewährleistet sein müssen, sieht Absatz 2 in Abweichung vom Vorschlag der Sachverständigenkommission (§ 500 Absatz 2) davon ab, zusätzlich vorzuschreiben, dass die Aufzeichnung in der elektronischen Form nach § 126a BGB erstellt werden muss. Damit soll zugleich berücksichtigt werden, dass derzeit vermehrt die Anforderungen an eine qualifizierte elektronische Signatur nach dem Signaturgesetz in Frage gestellt werden, weil der Erwerb einer Signaturkarte und einer Signaturerstellungseinheit sehr aufwendig und teuer ist. Durch die gewählte Formulierung soll mehr Flexibilität gewährt werden.

Absatz 3 sieht eine Ermächtigung für das Bundesministerium der Justiz vor, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung die Einzelheiten der Ausstellung, Vorlage, Rückgabe und Übertragung des elektronischen Konnossemments sowie des Verfahrens einer nachträglichen Eintragung in das elektronische Konnossement zu regeln. Inwieweit von der Ermächtigung Gebrauch gemacht wird, sollte allerdings davon abhängen, ob sich geeignete Formen und Verfahren in der Praxis abzeichnen.

Zu den Einzelheiten der Ausstellung des elektronischen Konnossemments, die durch Rechtsverordnung geregelt wer-

den können, zählt insbesondere die Frage, auf welche Weise sicher gestellt wird, dass die elektronische Aufzeichnung nur einer Person oder, bei Ausstellung mehrerer Ausfertigungen im Sinne von § 515 Absatz 1 Nummer 10 HGB-E, nur bestimmten Personen zugeordnet werden kann. Zu den weiteren Einzelheiten, die durch Rechtsverordnung geregelt werden können, zählt insbesondere, wie die nach § 520 Absatz 1 HGB-E für die Erteilung von Weisungen erforderliche Vorlage des Konnossemments, die nach § 521 HGB-E für die Ablieferung des Gutes erforderliche Rückgabe des Konnossemments sowie die nach § 363 Absatz 3 in Verbindung mit § 364 HGB für die Übertragung eines Orderkonnossements erforderliche Indossierung und Übergabe durch ein elektronisches Verfahren abgebildet werden kann.

Schließlich kann durch Verordnung geregelt werden, wie in das elektronische Konnossement noch nachträglich Eintragungen vorgenommen werden können. Diese Vorschrift betrifft vor allem die Fälle, in denen der Verfrachter noch Vorbehalte nach § 517 Absatz 2 HGB-E in das elektronische Konnossement eintragen will.

Die Rechtsverordnung des Bundesministeriums der Justiz bedarf nicht der Zustimmung des Bundesrates. Denn die in Artikel 80 Absatz 2 GG genannten Kriterien, die eine Zustimmung des Bundesrates erforderlich machen würden, sind nicht erfüllt.

Zu § 517

Die Vorschrift fasst die Beweiswirkungen des Konnossemments zusammen. Sie tritt an die Stelle des bisherigen § 656 HGB, der sein Vorbild in Artikel 3 § 4 der Visby-Regeln hat.

Absatz 1 Satz 1 übernimmt die Grundsatzregelung des bisherigen § 656 Absatz 2 Satz 1 HGB, wonach das Konnossement die Tatsachenvermutung begründet, der Verfrachter habe das Gut so übernommen, wie es gemäß § 515 Absatz 1 Nummer 7 und 8 HGB-E im Konnossement beschrieben ist. Die Vermutung betrifft Angaben zu Art, Maß, Zahl und Gewicht des Gutes, zum äußerlich erkennbaren Zustand des Gutes sowie zu dauerhaften und lesbaren Merkmalen.

Nach Absatz 1 Satz 2 erstreckt sich die Vermutung grundsätzlich nicht auf den Inhalt geschlossener Lademittel. Abweichend vom bisherigen § 656 Absatz 3 Nummer 2 HGB sowie von Artikel 40 Absatz 4 der Rotterdam-Regeln bedarf es also insoweit künftig keiner Unbekanntklausel im Konnossement mehr; das Erfordernis einer solchen, in der Praxis formulärmäßig verwendeten Unbekanntklausel erscheint als überflüssiger Formalismus. Der dargestellte Grundsatz gilt allerdings nicht, wenn der Verfrachter den Inhalt des Lademittels überprüft hat. Für diesen Fall bestimmt Satz 2 nach dem Vorbild des § 409 Absatz 3 HGB, dass das Konnossement eine Vermutungswirkung für die Angaben zum Inhalt des Lademittels entfaltet. Der Begriff „Lademittel“ knüpft an den Begriff an, der in § 484 Satz 2 HGB-E verwendet wird. Unter den Begriff „Lademittel“ fallen vor allem Container.

Absatz 1 Satz 3 enthält in Anlehnung an § 409 Absatz 2 Satz 1 HGB eine Sonderregelung für den Fall, dass das Konnossement nicht, wie in § 515 Nummer 7 HGB-E bestimmt, Angaben über den äußerlich erkennbaren Zustand des Gutes enthält. Abweichend vom geltenden Seefracht-

recht, das eine vergleichbare Regelung nicht vorsieht, bestimmt er, dass in diesem Fall der äußerlich erkennbare Zustand als gut vermutet wird. Eine ähnliche Bestimmung findet sich in Artikel 12 Absatz 2 CMNI.

Absatz 2 Satz 1 erlaubt dem Verfrachter, die Beweiswirkung bestimmter Angaben im Konnossement durch einen Vorbehalt einzuschränken. Bedeutung hat die Vorschrift insbesondere in den Fällen, in denen der Verfrachter nach § 515 Absatz 2 HGB-E auf Verlangen des Abladers bestimmte Angaben in das Konnossement aufnehmen musste.

Absatz 2 Satz 2 bestimmt, welchen Inhalt der jeweilige Vorbehalt haben muss. Anders als das derzeit geltende Recht, insbesondere § 409 Absatz 2 Satz 2 HGB, beschränkt er sich dabei nicht darauf, nur mit einer generalklauselartigen Formulierung die Begründung des Vorbehalts zu fordern, sondern präzisiert in Bezug auf die verschiedenen möglichen Fallgestaltungen den notwendigen Inhalt des Vorbehalts.

Nach Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 muss in den Fällen, in denen die nach § 515 Absatz 1 Nummer 7 HGB-E in das Konnossement aufgenommene Angaben über den äußerlich erkennbaren Zustand durch eine abweichende Angabe korrigiert werden kann, die richtige Angabe im Konnossement vermerkt werden.

Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 beruht auf demselben Grundsatz wie Absatz 2 Satz 2 Nummer 1, betrifft jedoch die nach § 515 Absatz 1 Nummer 8 HGB-E in das Konnossement aufgenommenen Angaben. So bestimmt Absatz 2 Satz 2 Nummer 2, dass in den Fällen, in denen diese Angaben, also die Angabe über Maß, Zahl oder Gewicht des Gutes oder über dauerhafte und lesbare Merkzeichen, durch eine abweichende Angabe korrigiert werden kann, die zutreffende Angabe im Konnossement zu vermerken ist.

Abweichend von den Nummern 1 und 2 betrifft Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 den Fall, dass lediglich Anlass zu der Annahme besteht, dass eine bestimmte Angabe im Konnossement unrichtig ist. Für diesen Fall gestattet Nummer 3 dem Verfrachter, sich in dem Vorbehalt darauf zu beschränken, den Grund für seine Annahme anzugeben.

Absatz 2 Satz 2 Nummer 4 regelt schließlich den Fall, dass der Verfrachter eine bestimmte Angabe – etwa über das Gewicht oder die Zahl – nicht nachprüfen kann. Für diesen Fall reicht es nach Nummer 4 aus, dass der Verfrachter den Grund für die mangelnde Überprüfbarkeit angibt.

Zu § 518

Die Vorschrift entspricht dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 502). Sie regelt, wer in den Fällen aktiv- und passivlegitimiert ist, in denen im Konnossement der Verfrachter gar nicht angegeben ist oder jemand als Verfrachter bezeichnet ist, der nicht der wirkliche Verfrachter ist. In Anlehnung an den bisherigen § 644 Satz 1 HGB bestimmt die Vorschrift, dass in diesen Fällen der Reeder aus dem Konnossement berechtigt und verpflichtet ist. Voraussetzung ist, dass das Konnossement von einer zur Zeichnung für den Reeder befugten Person ausgestellt wurde.

Abweichend vom bisherigen § 644 Satz 1 HGB wird in der vorgeschlagenen Regelung auf die Wendung „gilt der Reeder als Verfrachter“ verzichtet und stattdessen die Formulie-

rung „so ist aus dem Konnossement anstelle des Verfrachters der Reeder berechtigt und verpflichtet“ verwendet. Hierdurch soll klargestellt werden, dass die Regelung nur für den Anspruch aus dem Konnossement gilt, nicht dagegen für die Haftung aus dem Stückgutfrachtvertrag. Der aus dem Konnossement haftende Reeder ist im Sinne der Vorschriften über das Konnossement – etwa hinsichtlich der Einwendungen, die er dem Konnossementsanspruch nach § 522 HGB-E entgegensetzen kann – als Verfrachter anzusehen.

Vorschlägen, die Vorschrift mit Blick auf die Regelung zum ausführenden Verfrachter in § 509 HGB-E ersatzlos zu streichen, soll nicht gefolgt werden. Denn nach § 509 HGB-E ist Voraussetzung einer Haftung des Reeders als ausführender Verfrachter stets, dass ein (vertraglicher) Verfrachter primär haftet. Dies ist aber in den in § 518 HGB-E geregelten Fällen gerade zweifelhaft.

Zu § 519

Die Vorschrift dient der klareren Abgrenzung zwischen den Ansprüchen aus dem Seefrachtvertrag und denen aus dem Konnossement. In Anlehnung an den bisherigen § 656 Absatz 1 HGB bestimmt Satz 1, dass die seefrachtvertraglichen Ansprüche, soweit sie im Konnossement verbrieft sind, nur von dem aus dem Konnossement Berechtigten geltend gemacht werden können. Dadurch soll insbesondere klargestellt werden, dass die durch Ausstellung und Begebung eines Konnossements begründeten wertpapierrechtlich selbstständigen Ansprüche die Ansprüche aus dem Seefrachtvertrag überlagern. Denn der Verkehrsschutz des Konnossements wäre beeinträchtigt, wenn auch weiterhin die Personen zur Geltendmachung vertraglicher Ansprüche berechtigt blieben, die sich nicht durch Vorlage des Konnossements legitimieren können. Soweit seefrachtvertragliche Ansprüche allerdings nicht im Konnossement verbrieft sind, bleiben sie unberührt. Dies ist etwa der Fall, wenn im Konnossement eine geringere Ladungsmenge angegeben ist als die Menge, die tatsächlich übernommen wurde, oder wenn im Konnossement keine Angaben über bestimmte Nebenpflichten oder über die Lieferfrist enthalten sind.

Zu den im Konnossement verbrieften seefrachtvertraglichen Ansprüchen zählen insbesondere die gesetzlichen Ansprüche gegen den Verfrachter und gegen den ausführenden Verfrachter auf Ablieferung des Gutes sowie auf Schadenersatz wegen Güter- und Verspätungsschäden. Der genaue Inhalt des Anspruchs ergibt sich unmittelbar aus dem Konnossement, etwa aus der darin enthaltenen Beschreibung des zur Beförderung übernommenen Gutes.

Um klarer zwischen den Ansprüchen aus dem Seefrachtvertrag und denen aus dem Konnossement unterscheiden zu können, soll auch begrifflich klarer zwischen dem Empfänger als dem Drittbegünstigten aus dem zwischen Befrachter und Verfrachter abgeschlossenen Seefrachtvertrag und der Person unterschieden werden, die bei Ausstellung eines Konnossements zum Empfang des Gutes berechtigt ist. Aus diesem Grunde werden im Dritten Untertitel durchgängig die Begriffe „aus dem Konnossement Berechtigter“ und „legitimierter Besitzer des Konnossements“ verwendet. Satz 2 stellt dabei klar, dass der aus dem Konnossement Berechtigte nicht notwendigerweise mit dem legitimierten Besitzer des Konnossements identisch ist. Denn letzterer ist, wie sich

aus Satz 3 ergibt, nur derjenige, der formell aus dem Konnossement berechtigt ist.

Die in Satz 3 enthaltene Definition des Begriffs „legitimierter Besitzer des Konnossements“ geht auf die von der Sachverständigengruppe in § 507 Absatz 1 vorgeschlagene Regelung zurück. Der Begriff „legitimierter Besitzer“ orientiert sich an dem in § 364 HGB verwendeten Begriff. Die Vorschrift stellt klar, dass als Konnossement im Sinne dieser Vorschrift nicht nur das Orderkonnossement anzusehen ist, sondern auch das Inhaberkonnossement und das Rektakonnossement. So ist legitimierter Besitzer eines Inhaberkonnossements der jeweilige Besitzer dieses Konnossements (Nummer 1). Ist das Konnossement, wie regelmäßig der Fall, ein Orderkonnossement, so ist legitimierter Besitzer derjenige, der in dem Konnossement als Empfänger benannt oder Indossatar ist (Nummer 2). Die in Nummer 2 verwendete Formulierung „durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausweist“ entspricht Artikel 16 Absatz 1 Satz 1 des Wechselgesetzes. Ebenso wie bei Anwendung von Artikel 16 Absatz 1 Satz 1 des Wechselgesetzes ist das Erfordernis, dass der Inhaber durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausgewiesen sein muss, auch erfüllt, wenn das letzte Indossament ein Blankoindossament ist. Handelt es sich bei dem Konnossement um ein Rektakonnossement, so ist schließlich legitimierter Besitzer derjenige, der in diesem Konnossement als Empfänger des Gutes benannt ist (Nummer 3).

Satz 2 begründet die Vermutung, dass die nach Satz 3 als „legitimierter Besitzer des Konnossements“ formell ausgewiesene Person als diejenige anzusehen ist, der aus dem Konnossement materiell berechtigt ist. Die Regelung ist § 365 Absatz 1 HGB in Verbindung mit Artikel 16 des Wechselgesetzes nachgebildet; die Formulierung „zugunsten des Besitzers“ ist an § 1006 Absatz 1 Satz 1 BGB orientiert.

Zu § 520

Absatz 1 enthält für den Fall, dass ein Konnossement ausgestellt ist, eine Sonderregelung zu dem in den §§ 491 und 492 HGB-E geregelten Verfügungsrecht. Da das Konnossement ein Sperrpapier ist, also ein Recht nicht ohne Vorlage des Konnossements ausgeübt werden darf, bestimmt Satz 1, dass das in den §§ 491 und 492 HGB-E geregelte Verfügungsrecht ausschließlich demjenigen zusteht, der legitimierter Besitzer des Konnossements im Sinne des § 519 Satz 2 HGB-E ist, also demjenigen, der sich durch ein Inhaberkonnossement, durch ein Rektakonnossement, in dem er als Empfänger benannt ist, oder durch ein Orderkonnossement ausweist, in dem er als Empfänger benannt ist oder durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausgewiesen ist. Ist das Konnossement, wie regelmäßig der Fall, in mehreren Ausfertigungen ausgestellt, muss sich der Verfrachter nach Satz 2 sämtliche Ausfertigungen des Konnossements vorlegen lassen. Durch diese Regelung wird sichergestellt, dass der Ablader, dem der Verfrachter nach § 513 Absatz 1 HGB-E ein Konnossement ausgestellt hat, nicht mehr uneingeschränkt in die Beförderung eingreifen und etwa die Auslieferung des Gutes in einem Zwischenhafen verlangen kann, wenn er bereits ein Exemplar des Konnossements aus den Händen gegeben hat. Vorbild für die Sätze 1 und 2 ist der bisherige § 654 Absatz 1 und 2 HGB.

Absatz 1 Satz 3 knüpft an die Regelung in § 519 Satz 2 HGB-E an, wonach zugunsten des legitimierten Besitzers vermutet wird, dass dieser auch der materiell Berechtigte aus dem Konnossement ist. Dementsprechend ist der Verfrachter selbst dann, wenn die Weisung von einem formell legitimierten, aber materiell Unberechtigten erteilt wird, befugt, die Weisung auszuführen. Anderes gilt nur, wenn dem Verfrachter bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer nicht aus dem Konnossement berechtigt ist, etwa, weil dieses dem materiell Berechtigten abhanden gekommen ist. Der Redlichkeitsmaßstab ist dem Artikel 40 Absatz 3 Wechselgesetz entlehnt.

Absatz 2 enthält in Anlehnung an den bisherigen § 654 Absatz 3 HGB eine Haftungsregelung für den Fall, dass der Verfrachter Weisungen ohne Vorlage sämtlicher Ausfertigungen des Konnossements befolgt. Während das geltende Recht allerdings an der allgemeinen verschuldensabhängigen Haftung des Verfrachters feststellt, begründet Satz 1 entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 507 Absatz 2 Satz 3) eine verschuldensunabhängige Haftung des Verfrachters gegenüber dem aus dem Konnossement Berechtigten. Diese strenge Haftungsregelung erscheint geboten, da es sich bei dem geregelten Tatbestand um ein besonders schadensträchtiges Verhalten des Verfrachters handelt.

Satz 2 bestimmt abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 507 Absatz 2 Satz 4), dass die Haftung auf den Betrag begrenzt ist, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre. Die Regelung entspricht dem bisherigen, für den Ladeschein geltenden § 447 Satz 2 HGB. Eine vergleichbare Regelung findet sich in Artikel 52 Absatz 4 der Rotterdam-Regeln.

Zu § 521

Die Vorschrift fasst die Regelungen in den bisherigen §§ 614, 625, 648 Absatz 2, § 649 Absatz 1 und § 653 HGB zusammen. Sie beruht auf dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 508). Vergleichbare Vorschriften finden sich im allgemeinen Frachtrecht in den bisherigen §§ 445, 446 HGB.

Absatz 1 Satz 1 bestimmt entsprechend § 494 Absatz 1 Satz 1, dass der legitimierte Besitzer des Konnossements im Sinne des § 519 HGB-E die Ablieferung des Gutes nur verlangen kann, wenn das Gut am Löschplatz angekommen ist. Macht der legitimierte Besitzer des Konnossements von seinem Recht Gebrauch, so ist er nach Absatz 1 Satz 2 in Verbindung mit § 494 Absatz 2 und 3 HGB-E zur Zahlung der noch geschuldeten Fracht und einer Vergütung im Falle einer Beförderungsverzögerung verpflichtet. Abweichend vom bisher geltenden Recht (§ 614 Absatz 1 in Verbindung mit § 625 HGB) sieht Absatz 1 Satz 2 davon ab, dem legitimierten Besitzer des Konnossements mit der Geltendmachung des Ablieferungsanspruchs weitere Pflichten aufzuerlegen und ihn insbesondere für alle Verpflichtungen haften zu lassen, die ihm durch das Konnossement auferlegt werden. Da der legitimierte Besitzer auf den Inhalt des Konnossements regelmäßig keinen Einfluss hat, erscheint eine solche Regelung zu weitgehend. Zwar hat der legitimierte Besitzer des Konnossements theoretisch die Möglichkeit, sich vor Geltendmachung des Ablieferungsanspruchs über den

Umfang der auf ihn zukommenden Verpflichtungen zu informieren. Dies kann aber in den Fällen, in denen der konkrete Umfang der Verpflichtungen aus dem Konnossement nicht unmittelbar erkennbar ist, mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden sein. In Übereinstimmung mit dem in § 421 HGB und § 494 HGB-E verankerten Rechtsgedanken, den Empfänger nicht unkalkulierbaren Risiken auszusetzen, soll daher auch bei Ausstellung eines Konnossements derjenige, der die Ablieferung des Gutes verlangt, nur bestimmte, im Gesetz genau umschriebene Verpflichtungen übernehmen.

Absatz 2 Satz 1 regelt in Anlehnung an den bisherigen § 614 Absatz 2 HGB und an § 494 Absatz 1 Satz 1 HGB-E, dass der Verfrachter zur Ablieferung des Gutes nur Zug um Zug gegen Rückgabe des quittierten Konnossements, gegen Zahlung der nach Maßgabe des § 494 Absatz 2 und 3 HGB-E noch geschuldeten Fracht und Vergütung im Falle einer Beförderungsverzögerung verpflichtet ist. Damit soll klargestellt werden, dass der Verfrachter auch aus dem Konnossementsrechtsverhältnis berechtigt ist, die Ablieferung des Gutes so lange zu verweigern, bis er die ihm zustehenden Leistungen erhält.

Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 508 Absatz 1) beschränkt Absatz 2 Satz 1 das Zurückbehaltungsrecht des Verfrachters nicht auf den Fall, dass die aus dem Konnossement ersichtliche Fracht nicht gezahlt wird. Denn es erscheint nicht sachgerecht, eine von § 494 Absatz 2 und 3 HGB-E abweichende Sonderregelung über die Frachtzahlungsverpflichtung bei Ausstellung eines Konnossements zu treffen. In Übereinstimmung mit der Wertung des bisherigen § 614 HGB räumt daher Absatz 2 Satz 1 dem Verfrachter auch dann ein Zurückbehaltungsrecht ein, wenn die noch ausstehende, aber nicht aus dem Konnossement ersichtliche Fracht nicht gezahlt wurde.

Absatz 2 Satz 2 berücksichtigt, dass der Verfrachter nicht verpflichtet ist, die materielle Berechtigung des legitimierten Besitzers zu prüfen, und dass der Verfrachter daher grundsätzlich das Gut mit schuldbefreiender Wirkung dem legitimierten Besitzer abliefern kann. Dies soll jedoch nicht gelten, wenn der Verfrachter nicht in gutem Glauben ist. Diese Voraussetzung ist, wie Absatz 2 Satz 2 in Anlehnung an Artikel 40 Absatz 3 Wechselgesetz klarstellt, erfüllt, wenn dem Verfrachter bekannt ist oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer nicht der aus dem Konnossement materiell Berechtigte ist.

Absatz 3 Satz 1, wonach bei Ausstellung mehrerer Ausfertigungen des Konnossements die Vorlage einer Ausfertigung für die Ablieferung des Gutes ausreicht, entspricht dem bisherigen § 648 Absatz 2 HGB.

Absatz 3 Satz 2 übernimmt die Regelung des bisherigen § 649 Absatz 1 HGB. Er sieht für den Fall, dass sich mehrere legitimierte Besitzer von Konnossementsausfertigungen melden, eine Hinterlegung vor. Alle legitimierten Besitzer sind hiervon zu benachrichtigen. In Erweiterung der Handlungsmöglichkeiten des geltenden Rechts erlaubt Satz 2 dem Verfrachter darüber hinaus, das Gut nach § 373 Absatz 2 bis 4 HGB verkaufen zu lassen, wenn es sich um verderbliche Ware handelt oder der Zustand des Gutes oder die zu erwartenden Kosten eine solche Maßnahme rechtfertigen. Vorbild dieser Regelung ist § 419 Absatz 3 HGB.

Der vorgeschlagene Absatz 4 begründet eine dem § 522 Absatz 2 HGB-E entsprechende verschuldensunabhängige, jedoch der Höhe nach beschränkte Haftung des Verfrachters, wenn sich der Verfrachter das Konnossement nicht zurückgeben lässt und daher das Gut einem anderen als dem aus dem Konnossement Berechtigten abliefern. Interessenlage und Wertung entsprechen hier der Regelung über die Ausführung von Weisungen ohne Vorlage des Konnossements. Abweichend von Artikel 47 Absatz 2 der Rotterdam-Regeln soll keine Regelung getroffen werden, die es dem Verfrachter gestattet, auch ohne Rückgabe des Konnossements das Gut abzuliefern und damit seine Verpflichtungen zu erfüllen. Denn ein Konnossement, das, wie es die Rotterdam-Regeln vorschreiben, ausdrücklich bestimmt, dass das Gut ohne Rückgabe des Konnossements abgeliefert werden darf, dürfte von der Praxis kaum akzeptiert werden, weil es für die akkreditivmäßige Abwicklung von Außenhandelsgeschäften nicht geeignet ist.

Zu § 522

Der vorgeschlagene § 522 regelt die Befugnis des Verfrachters, gegenüber dem aus dem Konnossement Berechtigten, der Ansprüche aus dem Konnossement geltend macht, Einwendungen zu erheben. Die Regelung entspricht weitgehend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 504).

Absatz 1 Satz 1 lehnt sich eng an die wertpapierrechtliche Vorschrift des § 364 Absatz 2 HGB an und normiert den bisher im Konnossementsrecht des Fünften Buches nicht ausdrücklich aufgeführten Grundsatz, dass der aus dem Konnossement verpflichtete Verfrachter dann, wenn das Konnossement in Umlauf gegeben wurde, dem aus dem Konnossement Berechtigten nur solche Einwendungen entgegengehalten kann, die die Gültigkeit der Erklärung betreffen, die sich aus dem Inhalt der Urkunde ergeben oder die dem Verfrachter unmittelbar gegen den aus dem Konnossement Berechtigten zustehen. Durch die Formulierung „dem aus dem Konnossement Berechtigten“ soll dabei klargestellt werden, dass hierunter nicht nur der Zweiterwerber des Konnossements fällt, sondern auch der im Konnossement benannte Empfänger, an den das Konnossement begeben wurde. Als Konnossement im Sinne dieser Vorschrift sind dabei nicht nur das Orderkonnossement und das Inhaberkonnossement anzusehen, sondern auch das Rektakonnossement. Denn auch dieses wird begeben, kann allerdings nicht wertpapiermäßig vom ersten Nehmer weiter übertragen werden. Zu den Einwendungen, die sich aus dem Inhalt des Konnossements ergeben, gehören auch solche, die dem Verfrachter nach den gesetzlichen Regelungen über den Stückgutfrachtvertrag zustehen.

Durch Absatz 1 Satz 1 unberührt bleibt das Recht des Verfrachters, die materielle Berechtigung eines legitimierten Besitzers in Frage zu stellen. Insoweit wird auf die Sonderregelungen in § 520 Absatz 1 Satz 3 und § 521 Absatz 2 Satz 2 HGB-E verwiesen.

In Ergänzung zu Absatz 1 Satz 1 bestimmt Absatz 1 Satz 2, dass eine Vereinbarung, auf die im Konnossement lediglich verwiesen wird, nicht Inhalt des Konnossements ist. Die Vorschrift hat vor allem Bedeutung für Klauseln in einem Konnossement, die etwa durch die Formulierung „All terms and conditions of the Charter Party are herewith incorporated“ auf einen Chartervertrag verweisen. Einwendungen,

die sich aus einer solchen Vereinbarung ergeben, sind nach dem vorgeschlagenen Absatz 1 Satz 2 nicht als Einwendungen anzusehen, die sich, wie Satz 1 fordert, aus dem Inhalt des Konnossements ergeben. Zwar ist der BGH in seiner Entscheidung vom 18. Dezember 1958 (BGHZ 29, 120 ff.) zu einer entgegengesetzten Bewertung gelangt. Diese Entscheidung stützt sich jedoch auf den Willen des historischen Gesetzgebers, dass die Aufhebung des damals geltenden § 651 Absatz 2 HGB („Die nicht in das Konnossement aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrags sind dem Empfänger gegenüber unwirksam, sofern nicht das Konnossement ausdrücklich auf sie Bezug nimmt.“) durch Gesetz vom 10. August 1937 (RGBl. I S. 891) nicht zu einer Änderung des bisherigen Rechtszustands führen sollte (BGHZ 29, 120, 122). Es begegnet jedoch Bedenken, an diesem Rechtszustand festzuhalten. Denn er führt im Ergebnis dazu, dass sich jeder, dem ein Konnossement übertragen wird, den Vertrag, auf den im Konnossement Bezug genommen wird, besorgen und daraufhin untersuchen muss, welchen Einwendungen des Verfrachters er aufgrund dieses Vertrags möglicherweise ausgesetzt ist. Dies erscheint jedoch kaum praktikabel. Zudem birgt dies die Gefahr in sich, dass der Zweck des Einwendungsausschlusses, den Erwerber des Dokuments zu schützen, im Ergebnis in Frage gestellt wird. Der vorgeschlagene Absatz 1 Satz 2 steht im Einklang mit der allgemeinen, zu § 796 BGB vertretenen Auffassung, wonach Einwendungen aus besonderen vertraglichen Abreden in einem schuldrechtlichen Grundverhältnis selbst dann, wenn in der Urkunde auf dieses Verhältnis Bezug genommen wird, dem Inhaber der Urkunde regelmäßig nicht entgegengehalten werden können.

Absatz 2 geht auf den Vorschlag der Sachverständigengruppe in § 504 Absatz 2 zurück. Die vorgeschlagene Vorschrift hat zum Ziel, denjenigen, der das Konnossement in gutem Glauben erworben hat, zu schützen, indem sie die Vermutungen nach § 517 HGB-E für unwiderleglich erklärt. Eine vergleichbare Regelung findet sich im bisherigen § 656 Absatz 2 Satz 2 HGB, der sein Vorbild in Artikel 3 § 4 der Visby-Regeln hat. Die Haager Regeln sehen dagegen lediglich vor, dass die Angaben im Konnossement widerlegbar sind. Allerdings wurde bereits unter der Geltung der Haager Regeln die Auffassung vertreten, dass dies nur dann gelte, wenn der Dritte, dem das Konnossement übertragen worden sei, nicht gutgläubig sei.

In den Anwendungsbereich der Regelung fällt nicht nur der Besitzer eines Inhaber- oder Orderkonnossements, sondern auch der erste Nehmer eines Rektakonnossements. Durch diese Regelung soll der Streit zum geltenden § 656 Absatz 2 Satz 2 HGB beendet werden, ob der verstärkte Vertrauensschutz nur demjenigen zugute kommen soll, dem ein Orderkonnossement durch Indossament oder ein Inhaberkonnossement durch Einigung und Übergabe des Papiers übertragen wurde (so Czerwenka, *TranspR* 1988, S. 256, 258; Herber, *Seehandelsrecht*, S. 290, 300, 302; Canaris in *GroßkommHGB*, 4. Aufl. 2004, § 364 Rn. 62), oder ob dieser Schutz auch dem durch das Rektakonnossement legitimierten Empfänger zugute kommen soll (so Rabe, *Seehandelsrecht*, 4. Aufl. 2010, § 656 Rn. 16; ebenso zu der entsprechenden Regelung in § 444 HGB Koller, *Transportrecht*, 7. Aufl. 2010, § 444 Rn. 17).

Absatz 2 Satz 1 regelt die Rechtsstellung desjenigen, der im Konnossement als Empfänger benannt ist und an den das Konnossement begeben wurde. Unter Begebung ist die Begründung der wertpapierrechtlichen Verpflichtung zu verstehen. Derjenige, an den das Konnossement begeben wurde, ist mithin der erste Nehmer des Konnossements. Dies ist insbesondere der Inhaber eines Orderkonnossements, an dessen Order das Konnossement gestellt wurde. Erfasst ist aber auch der erste Nehmer eines Rektakonnossements. Denn ebenso wie beim Orderkonnossement erhält der in einem Rektakonnossement genannte Empfänger seine Rechte durch Begebung des Konnossements. Nicht unter die Regelung fällt dagegen der Rechtsnachfolger des ersten Nehmers eines Konnossements; dessen Stellung ist in Satz 2 geregelt.

Der im Konnossement als Empfänger benannte Besitzer des Konnossements soll grundsätzlich auf die Richtigkeit der Angaben im Konnossement und – mangels Angaben – auf den äußerlich guten Zustand des zur Beförderung übernommenen Gutes vertrauen dürfen. Daher bestimmt Satz 1 zugunsten des Empfängers, dass die Vermutung nach § 517 HGB-E grundsätzlich unwiderleglich ist. Anderes gilt, wenn der Empfänger bei Erwerb des Konnossements nicht gutgläubig war. Denn in diesem Falle besteht kein Schutzbedürfnis des Empfängers. Maßstab für die Frage, ob der Empfänger bösgläubig war, ist, ob dem Empfänger bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt war, dass die Angaben im Konnossement unrichtig sind. Dies entspricht der Wertung der Artikel 10 und 16 Absatz 2 des Wechselgesetzes, des § 367 Absatz 2 HGB sowie des § 932 Absatz 2 BGB.

Satz 2 ordnet dieselbe Wirkung, nämlich die unwiderlegliche Vermutung der im Konnossement enthaltenen Angaben, für den Fall wertpapiermäßiger Übertragung des Konnossements an Dritte an. Hierunter fällt zum einen die Übertragung eines Orderkonnossements durch Indossament, zum anderen die Übertragung eines Inhaberkonnossements durch Einigung und Übergabe. Nicht von der Regelung erfasst ist dagegen der Fall, dass jemand Rechtsnachfolger des ersten Nehmers eines Rektakonnossements wird. Denn der Rechtsnachfolger erwirbt seine Rechte aus dem Rektakonnossement nicht nach wertpapierrechtlichen Grundsätzen, sondern stets durch Abtretung der verbrieften Forderung. Da Absatz 2 eine wertpapierrechtliche Sonderregelung enthält, soll sie auf die Fälle beschränkt bleiben, in denen das Konnossement (erstmalig) begeben oder wertpapiermäßig übertragen wird. Die vorgeschlagene Regelung entspricht dem geltenden Recht (§ 656 Absatz 2 Satz 2 HGB) und, wie oben ausgeführt, den Visby-Regeln.

Absatz 3 regelt den Fall, dass der ausführende Verfrachter von dem aus dem Konnossement Berechtigten in Anspruch genommen wird. Entsprechend § 509 Absatz 2 HGB-E bestimmt Satz 1, dass auch in diesem Falle der ausführende Verfrachter die Einwendungen geltend machen kann, die dem Verfrachter nach Absatz 1 zustehen.

In Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 520 Absatz 2 Satz 2) sieht darüber hinaus Satz 2 vor, dass der von dem aus einem Konnossement Berechtigten in Anspruch genommene ausführende Verfrachter abweichend von Absatz 2 die Vermutungen des § 517 HGB-E grundsätzlich auch dann widerlegen kann, wenn der

im Konnossement benannte Empfänger oder der Indossatar gutgläubig ist. Der in Absatz 2 vorgesehene Gutgläubenschutz soll hier also grundsätzlich keine Anwendung finden. Angesichts der widerstreitenden Schutzbedürfnisse des ausführenden Verfrachters einerseits und des gutgläubigen Empfängers oder Indossatars andererseits soll dem Schutz des ersteren grundsätzlich der Vorrang eingeräumt werden. Anderes soll allerdings gelten, wenn das Konnossement von einem für den ausführenden Verfrachter zur Zeichnung von Konnossementen Befugten ausgestellt wurde, also insbesondere von dem Kapitän des Schiffes, dessen Reeder der ausführende Verfrachter ist. In diesem Falle erscheint das Schutzbedürfnis des gutgläubigen Empfängers oder Indossatars vorrangig.

Zu § 523

§ 523 regelt die Haftung des Verfrachters und des Reeders für unrichtige oder fehlende Angaben im Konnossement. Die Vorschrift beruht auf dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 505). Das geltende Recht regelt in § 644 Satz 2 HGB lediglich den Sonderfall unrichtiger Namensangabe des Verfrachters; die Haftung für sonstige unrichtige Angaben, namentlich über Art und Beschaffenheit des Gutes, musste daher bisher aus allgemeinen vertragsrechtlichen Grundsätzen entwickelt werden.

Absatz 1 Satz 1 legt den Grundsatz fest, dass der Verfrachter für Fehler, Unrichtigkeit und Unvollständigkeit des Konnossements haftet. Durch die genaue Umschreibung der unterschiedlichen Fallkonstellationen soll die Rechtsunsicherheit, die durch die unklare und nur einen Sonderfall betreffende Formulierung des bisherigen § 644 Satz 2 HGB, wonach der Name des Verfrachters „unrichtig angegeben“ sein muss, beseitigt werden. Zur weiteren Klarstellung der in Absatz 1 Satz 1 enthaltenen Regelung führt Absatz 1 Satz 2 beispielhaft den besonders wichtigen Fall unrichtiger oder fehlender Angaben über einen äußerlich mangelhaften Zustand des übernommenen Gutes auf.

Der Verfrachter haftet nach Absatz 1 Satz 1 für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten (§ 519 Satz 2 HGB-E) entsteht. Denn die Regelung begründet eine Haftung aus dem Konnossement. Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe stellt der Entwurf daher nicht auf den „Empfänger“ ab.

Die Haftung des Verfrachters ist, wie von der Sachverständigengruppe vorgeschlagen (§ 505 Absatz 1 Satz 2), verschuldensabhängig. Allerdings soll nicht der Gläubiger das Verschulden nachweisen müssen, sondern der Verfrachter sich entlasten müssen. Dementsprechend bestimmt Absatz 1 Satz 3, dass die Haftung nur entfällt, wenn der Verfrachter nachweisen kann, dass er keine Kenntnis von dem Fehlen, der Unrichtigkeit oder der Unvollständigkeit der Angaben gehabt hat und dass er bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters auch nicht hätte wissen müssen, dass die Angaben fehlen oder unrichtig oder unvollständig sind.

Absatz 2 sieht in Abweichung von Absatz 1 für den Fall, dass vor Verladung des Gutes an Bord ein Bordkonnossement ausgestellt wurde, eine verschuldensunabhängige Haftung des Verfrachters vor. Es erscheint geboten, in diesem Fall den Verfrachter verschuldensunabhängig haften zu las-

sen, da er mit der Bestätigung der Verladung der Güter an Bord auf einem Wertpapier einen unzutreffenden Rechtschein setzt, auf den sich der Dokumentverkehr verlässt. Das Gleiche gilt für den Fall, dass der Verfrachter ein Übernahmekonnossement ausgestellt hat und in dieses auf Verlangen des Abladers nach § 514 Absatz 2 Satz 2 HGB-E einen Bordvermerk aufgenommen hat. Die Formulierung „an Bord genommen“ entspricht § 514 Absatz 2 HGB-E.

Nicht der verschuldensunabhängigen Haftung des Absatzes 2 unterfällt die Ausstellung eines Übernahmekonnossements vor der tatsächlichen Übernahme des Gutes. Da das Übernahmekonnossement ohne Bordvermerk nicht dieselbe Bedeutung im Handelsverkehr hat wie ein Bordkonnossement, soll hier nur die Haftung nach der Generalklausel des Absatzes 1 greifen.

Absatz 3 regelt in Anlehnung an den bisherigen § 644 Satz 2 HGB die Haftung des Reeders bei unrichtiger Angabe des Namens des Verfrachters im Konnossement. Während eine Haftung des Verfrachters für derartige Angaben bereits in Absatz 1 statuiert ist, begründet Absatz 3 Satz 1 eine Haftung auch des Reeders, sofern die Angabe vom Kapitän oder von einem rechtsgeschäftlich vom Reeder Bevollmächtigten schuldhafte in das Konnossement aufgenommen wurde. Der Begriff der unrichtigen Namensangabe des Verfrachters umfasst zum einen ein Verschreiben des Namens oder eine unvollständige oder ungenaue Angabe der Anschrift des Verfrachters. Zum andern umfasst er aber auch alle von § 518 HGB-E geregelten Fälle, also sowohl den Fall, dass die Angabe zum Verfrachter im Konnossement überhaupt fehlt, als auch den Fall, dass eine andere Person als der wirkliche Verfrachter als Verfrachter im Konnossement benannt wird. Auch in den zuletzt genannten Fällen erscheint es geboten, eine Haftungsvorschrift aufzunehmen. Denn auch insoweit kann dem Berechtigten ein Schaden etwa dadurch entstehen, dass er zunächst die im Konnossement angegebene Person verklagt oder dass der Reeder nicht in gleicher Weise solvent ist wie der wirkliche Verfrachter.

Absatz 3 Satz 2 entspricht der in Absatz 1 Satz 3 getroffenen Regelung. Auch im Falle des Absatzes 3 Satz 1 entfällt also eine Haftung bei fehlendem Verschulden des Ausstellers des Konnossements. Die Beweislast trägt der in Anspruch genommene Reeder.

In Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 505 Absatz 4) unterwirft der vorgeschlagene Absatz 4 die Haftung des aus dem Konnossement in Anspruch genommenen Verfrachters oder Reeders einer Haftungsbeschränkung. Dabei präzisiert er in Anlehnung an den Vorschlag der Sachverständigengruppe, dass die Haftung auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

Zu § 524

Die Vorschrift regelt die Traditionsfunktion des Konnossements. Sie geht zurück auf den Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 506) und beruht auf dem bisherigen § 650 HGB.

Satz 1 bestimmt, dass die Begebung des Konnossements an den darin benannten Empfänger für den Erwerb von Rechten an dem Gut der Übergabe des Gutes gleichsteht. Ebenso

wie die Regelung über Einwendungen des Verfrachters bei gutgläubigem Erwerb des Konnossements (§ 522 Absatz 2 HGB-E) erfasst Satz 1 den Fall der Begründung der wertpapierrechtlichen Verpflichtung aus dem Konnossement. Konnossement im Sinne dieser Vorschrift ist also wie im Falle des § 522 Absatz 2 HGB-E jedes Konnossement, also auch das Rektakonnossement. Wie in der Begründung zu § 522 Absatz 2 HGB-E ausgeführt, bezieht sich die Regelung auf den Fall, dass das Orderkonnossement an die Order des Empfängers gestellt wird oder, wie beim Rektakonnossement, dass der darin genannte Empfänger erster Nehmer des Konnossements ist. Denn auch das Rektakonnossement wird gegeben, kann allerdings nicht wertpapiermäßig vom ersten Nehmer weiter übertragen werden.

Voraussetzung für die in Satz 1 angeordnete Traditionswirkung ist, dass der Verfrachter im Zeitpunkt der Übertragung des Konnossements noch den Besitz am Gut hat, es also übernommen hat und den Besitz hieran weder aufgegeben noch verloren hat; das soll durch die Formulierung „sofern der Verfrachter Besitz an dem Gut hat“ klargestellt werden.

Satz 2 regelt den Fall, dass das Konnossement an Dritte wertpapiermäßig übertragen wurde. Hierunter fällt vor allem der in dem bisherigen § 650 HGB allein geregelten Normalfall der Übertragung eines Orderkonnossements durch Indossament. Dieses echte Wertpapier kann, nachdem es an den ersten Nehmer gegeben worden ist, von diesem weiter übertragen werden. Eine derartige wertpapiermäßige Übertragung ist beim Rektakonnossement nicht möglich. Von Satz 2 erfasst ist allerdings auch der – in der Praxis eher seltene – Fall, dass es sich bei dem Konnossement um ein Inhaberkonnossement handelt und dass dieses durch Einigung und Übergabe (§ 929 BGB) übertragen wurde.

Zu § 525

Die vorgeschlagene Regelung bestimmt, unter welchen Voraussetzungen von den gesetzlichen Haftungsvorschriften abgewichen werden kann. Eine vergleichbare Regelung findet sich im bisherigen § 662 HGB, der auf Artikel 3 § 8 und Artikel 5 der Haager Regeln beruht. Abweichend hiervon, jedoch in Übereinstimmung mit § 512 HGB-E, soll zugunsten des Verfrachters die Vertragsfreiheit teils erweitert, teils eingeschränkt werden. So bestimmt Satz 1 in Anlehnung an § 512 Absatz 1 HGB-E, dass die in Satz 1 aufgeführten gesetzlichen Haftungsvorschriften abbedungen werden können, wenn die Parteien des Stückgutfrachtvertrags die Bestimmung individuell ausgehandelt haben. Anders als nach dem bisherigen § 662 HGB soll also eine Bestimmung im Konnossement, die die Haftung des Verfrachters einschränkt, wirksam sein, wenn diese Bestimmung individuell vereinbart wurde. Umgekehrt soll es aber, wie das Wort „nur“ deutlich macht, künftig nicht mehr möglich sein, die Haftung des Verfrachters durch vorformulierte Vertragsbedingungen zu erweitern. Ziel dieser Regelung ist es, auch insoweit einen Missbrauch von Marktmacht im Verhältnis der Vertragsparteien untereinander zu verhindern.

Satz 2 berücksichtigt, dass ein Dritter aus dem Konnossement nicht entnehmen kann, ob die darin enthaltene Bestimmung individuell ausgehandelt wurde. Um die Umlauffähigkeit des Konnossements zu erhalten, erklärt Satz 2 daher für den Fall, dass das Konnossement übertragen wurde und der im Konnossement benannte Empfänger oder ein sonsti-

ger Dritter der aus dem Konnossement Berechtigte ist, dem aus dem Konnossement Berechtigten gegenüber diejenigen Bestimmungen in dem Konnossement, die die Haftung des Verfrachters einschränken, für unwirksam. Diese Regelung entspricht den Vorgaben von Artikel 3 § 8 und Artikel 5 Haager Regeln, wonach dann, wenn ein Konnossement ausgestellt ist, die Haftung des Verfrachters weder ausgeschlossen noch eingeschränkt werden darf.

Eine wichtige Ausnahme von dem in Satz 2 enthaltenen Grundsatz sieht Satz 3 vor. Denn nach Satz 3 ist eine von den gesetzlichen Haftungsvorschriften abweichende Bestimmung im Konnossement auch Dritten gegenüber wirksam, wenn diese Bestimmung den Ausschluss der Haftung für nautisches Verschulden der Leute des Verfrachters oder der Schiffsbesatzung oder für Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes (§ 512 Absatz 2 Nummer 1 HGB-E) zum Gegenstand hat. Durch diese Vorschrift soll sichergestellt werden, dass der Verfrachter auch künftig die Möglichkeit hat, sich auf den im internationalen Seeverkehr gebräuchlichen Haftungsausschluss für nautisches Verschulden oder für Feuer oder Explosion zu berufen.

Zu § 526

Entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 509) soll mit der vorgeschlagenen Regelung erstmalig der in der Praxis verwendete Seefrachtbrief normiert werden. Zwar wird in der seerechtlichen Praxis eine Vielzahl von Seetransportdokumenten unterhalb der Schwelle des Konnossements verwendet, die sich nicht alle in einer einheitlichen Regelung erfassen lassen. Gleichwohl erscheint es zweckmäßig, einen rechtlichen Rahmen für ein solches weiteres Seetransportdokument bereitzustellen, um so den Beteiligten mehr Rechtssicherheit hinsichtlich der anwendbaren Regeln zu bieten. Es bleibt den Vertragsparteien unbenommen, auch weiterhin Dokumente zu verwenden, die nicht den Anforderungen des § 526 HGB-E entsprechen.

Absatz 1 Satz 1 enthält die Grundregel, dass der Verfrachter einen Seefrachtbrief ausstellen kann, sofern er nicht Konnossement ausgestellt hat. Anders als beim Frachtbrief (§ 408 HGB) ist also Aussteller des Seefrachtbriefs nicht der Befrachter, sondern der Verfrachter. Der Seefrachtbrief wird insoweit dem Konnossement gleichgestellt. Anders als beim Konnossement (vgl. § 513 HGB-E) bleibt es aber beim Seefrachtbrief dem Verfrachter überlassen zu entscheiden, ob er einen Seefrachtbrief ausstellen will. Eine Verpflichtung des Verfrachters zur Ausstellung eines Seefrachtbriefs besteht nicht.

Nach Absatz 1 Satz 2 gilt für den Inhalt des Seefrachtbriefs die Regelung des § 515 HGB-E über den Inhalt des Konnossements, wobei der Befrachter die Position des Abladers einnimmt.

Absatz 2 Satz 1 regelt die Funktion des Seefrachtbriefs. Nach dem Vorbild des § 409 Absatz 1 HGB bestimmt er, dass der Seefrachtbrief Beweiskunde über Abschluss und Inhalt des Stückgutfrachtvertrags sowie die Übernahme des Gutes durch den Verfrachter ist. Allerdings verlangt er nicht die Unterzeichnung des Seefrachtbriefs durch beide Vertragsparteien. Vielmehr lässt er es nach Absatz 3 genügen, dass der Seefrachtbrief – ebenso wie das Konnossement – nur vom Verfrachter unterzeichnet wird.

Absatz 2 Satz 2 bestimmt durch die Verweisung auf § 517 HGB-E, dass dem Seefrachtbrief auch im Übrigen die Beweiskraft wie dem Konnossement zukommt. Auch der Seefrachtbrief begründet also mangels abweichender Vermerke die Vermutung, dass das Gut bei der Übernahme durch den Verfrachter in äußerlich gutem Zustand war und dass das Gut so übernommen wurde, wie es hinsichtlich Art, Anzahl und Gewicht sowie angegebener Merkzeichen im Seefrachtbrief beschrieben ist.

Nicht in Bezug genommen und daher nicht anzuwenden ist § 522 HGB-E. Denn der Seefrachtbrief ist kein Wertpapier. Er kann daher auch nicht übertragen und von einem gutgläubigen Dritten erworben werden.

Absatz 3 schreibt vor, dass der Seefrachtbrief vom Verfrachter zu unterzeichnen ist. Entsprechend der für das Konnossement vorgeschlagenen Regelung in § 516 Absatz 1 HGB-E lässt er es dabei ausreichen, dass die eigenhändige Unterschrift durch Druck oder Stempel nachgebildet wird.

Absatz 4 sieht die Ausstellung eines elektronischen Seefrachtbriefs vor. Er entspricht weitgehend der für das Konnossement vorgesehenen Regelung in § 516 Absatz 2 und 3 HGB-E. Eine vergleichbare Vorschrift wird in Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b dieses Entwurfs für den Frachtbrief im Sinne des § 408 HGB vorgeschlagen. Auf die Begründung zu den genannten Vorschriften wird verwiesen.

Zum Zweiten Titel (Reisefrachtvertrag)

Entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigenkommission regelt der Entwurf im Zweiten Titel des Ersten Unterabschnitts den Reisefrachtvertrag. Durch diese Systematik soll deutlich gemacht werden, dass der Reisefrachtvertrag ebenfalls ein Güterbeförderungsvertrag ist. Insoweit unterscheidet er sich von der Schiffsmiete und der Zeitcharter, die in einem eigenständigen Abschnitt geregelt werden.

Zu § 527

Die Vorschrift enthält eine Definition des Reisefrachtvertrags und regelt, welche Vorschriften auf diesen Vertrag anzuwenden sind.

Nach Absatz 1 Satz 1 liegt ein Reisefrachtvertrag vor, wenn der Verfrachter die Beförderung mit einem bestimmten Schiff im Ganzen, mit einem verhältnismäßigen Teil oder einem bestimmt bezeichneten Raum dieses Schiffes auf einer oder mehreren bestimmten Reisen durchzuführen hat. Wie beim Stückgutfrachtvertrag (§ 481 HGB-E) handelt es sich also auch beim Reisefrachtvertrag um einen Vertrag, nach dem ein Beförderungserfolg geschuldet wird. Maßgeblich für eine Abgrenzung des Reisefrachtvertrags vom Stückgutfrachtvertrag ist, ob es dem Befrachter darauf ankommt, dass Gut auf einer oder mehreren bestimmten Reisen mit einem bestimmten, vertraglich festgelegten Schiff, mit einem verhältnismäßigen Teil eines solchen Schiffes oder mit einem bestimmt bezeichneten Raum dieses Schiffes zu befördern ist, oder ob es ihm nur auf die Güterbeförderung als solche ankommt, unabhängig davon, welches Schiff, welcher Teil hiervon oder welcher Raum hierfür benutzt wird. Im ersten Fall handelt es sich um einen Reisefrachtvertrag, im zweiten um einen Stückgutfrachtvertrag.

Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigenkommission wird die Definition in § 527 HGB-E nicht auf Seefrachtver-

träge beschränkt, die sich auf „ein bestimmtes Schiff im Ganzen“ beziehen. Vielmehr werden in Übereinstimmung mit dem bisherigen § 556 Nummer 1 HGB, der den Raumfrachtvertrag definiert, auch die Fälle erfasst, in denen die Beförderung mit einem verhältnismäßigen Teil eines bestimmten Schiffes oder mit einem bestimmt bezeichneten Raum eines bestimmten Schiffes durchgeführt werden soll. Zwar werden in der Praxis heute fast ausnahmslos Reisefrachtverträge über ein Schiff im Ganzen geschlossen. Es erscheint jedoch geboten, auch für die – seltenen – Ausnahmefälle zu ermöglichen, dass diese unter die Regelungen des Zweiten Titels fallen und damit insbesondere in den Genuss der Vertragsfreiheit kommen. Zwar kann die im Vergleich mit dem Vorschlag der Sachverständigenkommission vorgesehene Erweiterung der Definition zu zusätzlichen Problemen bei der Abgrenzung des Reisefrachtvertrags vom Stückgutfrachtvertrag führen. Denn zwischen einem Stückgutfrachtvertrag und einem Reisefrachtvertrag, der die Beförderung mit einem verhältnismäßigen Teil oder einem bestimmt bezeichneten Raum eines bestimmten Schiffes zum Gegenstand hat, sind die Grenzen fließend. Als Abgrenzungskriterium eignet sich insbesondere nicht die Frage, wen die Pflicht zum Laden und Löschen des Gutes trifft. Zwar entspricht es im Grundsatz der gegenwärtigen seerechtlichen Praxis, dass beim Stückgutfrachtvertrag der Verfrachter zum Laden und Löschen verpflichtet ist, während diese Pflicht beim Reisefrachtvertrag den Befrachter trifft. Häufig wird jedoch von diesem Grundsatz abgewichen und auch beim Stückgutfrachtvertrag der Befrachter zum Laden und Löschen verpflichtet. Darüber hinaus werden entgegen der vertraglichen Vereinbarung die Lade- und Löscharbeiten zuweilen tatsächlich vom jeweils anderen Vertragspartner durchgeführt oder es wird vereinbart, dass der Verfrachter nur das Laden oder nur das Löschen übernimmt. Angesichts dieser Vielgestaltigkeit der gegenwärtigen Praxis erscheint ein Abstellen auf die Lade- und Löschpflicht kein taugliches Abgrenzungskriterium zu sein. Die möglichen Abgrenzungsprobleme erscheinen jedoch angesichts des Umstands, dass nur in seltenen Ausnahmefällen Reisefrachtverträge geschlossen werden, die die Beförderung mit einem verhältnismäßigen Teil oder einem bestimmt bezeichneten Raum eines bestimmten Schiffes zum Gegenstand haben, hinnehmbar.

Absatz 1 Satz 2 entspricht der Regelung des bisherigen § 557 HGB. Wie dieser bestimmt er, dass jede Partei des Reisefrachtvertrags verlangen kann, dass über den Vertrag eine privatschriftliche Urkunde errichtet wird. Abweichend von § 154 Absatz 2 BGB bedarf es insoweit also keiner zusätzlichen Verabredung, um einen Anspruch auf eine Beurkundung zu begründen. Allerdings greift bei fehlender Beurkundung auch nicht § 154 Absatz 2 BGB, wonach im Zweifel anzunehmen ist, dass der Vertrag bis zur Beurkundung nicht geschlossen ist. Denn diese Rechtsfolge tritt nur ein, wenn eine Beurkundung verabredet ist.

Nach Absatz 2 sind auf den Reisefrachtvertrag die für den Stückgutfrachtvertrag geltenden §§ 481 bis 511, 513 bis 525 entsprechend anzuwenden. Aus dieser Verweisung folgt, dass § 526 HGB-E über den Seefrachtbrief nicht anzuwenden sind. Denn soweit über den Reisefrachtvertrag nach Absatz 1 Satz 2 eine Urkunde errichtet wird, handelt es sich hierbei nicht um einen Seefrachtbrief. Darüber hinaus ist von der Liste der anwendbaren Vorschriften § 512 HGB-E

ausgenommen, der die Grenzen zulässiger Abweichung von den gesetzlichen Vorschriften des Stückgutfrachtvertrags durch Parteivereinbarung bestimmt. Denn die gesetzlichen Bestimmungen des Reisefrachtvertrags sollen, wie schon bisher, in vollem Umfang dispositiv sein, soweit nicht ein Konnossement ausgestellt ist. Eine Einschränkung der Vertragsfreiheit erscheint hier nicht geboten. Insbesondere ist angesichts der kaufmännischen Erfahrung der an einem Reisefrachtvertrag beteiligten Parteien ein besonderes Schutzbedürfnis einer dieser Parteien nicht ersichtlich. Die Dispositivität des Reisefrachtvertragsrechts entspricht auch internationaler Gesetzgebungspraxis. Im Übrigen sollen auch die Vorschriften, auf die verwiesen wird, nur angewendet werden, soweit nicht die besonderen Eigenheiten des Reisefrachtvertrags Abweichungen von den Vorschriften des Stückgutfrachtvertrags erfordern und daher im Zweiten Titel Sonderregelungen für den Reisefrachtvertrag vorgesehen sind.

Weicht die gesetzliche Regelung des Stückgutfrachtvertrags einerseits und des Reisefrachtvertrags andererseits in entscheidenden Punkten voneinander ab, kommt der Abgrenzung zwischen beiden Vertragstypen erhebliche Bedeutung zu. Die vorgeschlagene Vorschrift enthält deswegen eine Legaldefinition des Reisefrachtvertrags.

Zu § 528

Die vorgeschlagene Vorschrift geht auf den Vorschlag der Sachverständigengruppe in § 525 zurück. Sie orientiert sich an dem bisherigen § 560 HGB, weicht aber in einigen Punkten von der genannten Vorschrift ab.

Absatz 1 regelt nach dem Vorbild des bisherigen § 560 Absatz 1 HGB, an welchem Ladeplatz das Schiff anlegen muss, um als ladebereit angesehen werden zu können. Er bestimmt, dass das Schiff an dem Ladeplatz anlegen muss, der im Reisefrachtvertrag benannt ist. Ist im Reisefrachtvertrag ein bestimmter Ladeplatz nicht benannt, sondern ist, wie im Fall der sog. Port Charter, nur ein Ladehafen benannt, so ist, wie sich aus der Formulierung „an den vom Befrachter ... zu benennenden Ladeplatz“ ergibt, der Verfrachter verpflichtet, das Schiff an den Ladeplatz zur Einnahme der Ladung hinzulegen, der vereinbarungsgemäß vom Befrachter nachträglich zu bestimmen ist. Ob und unter welchen Voraussetzungen der Befrachter berechtigt und verpflichtet ist, nachträglich den Ladeplatz zu bestimmen, lässt der Entwurf entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe offen. Denn dies sollte der Auslegung des Vertrages überlassen bleiben; im Zweifel dürfte das Wahlrecht dem Befrachter zustehen. Gleiches gilt für den in der Praxis eher seltenen Fall, dass im Reisefrachtvertrag auch der Ladehafen nicht benannt ist, sondern nur eine Region, in der der Ladehafen (und Ladeplatz) liegen muss.

Nicht geregelt wird der Fall, dass im Reisefrachtvertrag ein Ladeplatz benannt wird, jedoch dem Befrachter gestattet wird, einen anderen Ladeplatz zu benennen. Solange der Verfrachter nach § 491 Absatz 1 Satz 3 HGB-E die Möglichkeit hat, von der Befolgung der Weisung abzusehen, wenn die Befolgung der Weisung Nachteile für den Betrieb seines Unternehmens oder Schäden für die Befrachter oder Empfänger anderer Sendungen mit sich zu bringen droht, erscheint es nicht geboten, noch eine Regelung zu treffen,

die dem Befrachter Sorgfaltspflichten auferlegt. Sofern die Vertragsparteien von § 491 HGB-E abweichen wollen, sollte es ihnen überlassen bleiben, auch die Rechtsfolgen zu regeln. Abweichend vom bisherigen § 560 Absatz 1 HGB verpflichtet Absatz 1 nicht den Kapitän, sondern den Verfrachter. Diese Änderung trägt einerseits, wie § 479 HGB-E zeigt, der gewandelten Rechtsstellung des Kapitäns Rechnung, andererseits berücksichtigt sie, dass es sich bei der in Absatz 1 normierten Pflicht um Pflicht aus dem Vertrag zwischen dem Befrachter und dem Verfrachter handelt. Es ist daher nur konsequent, dass diese vertragliche Pflicht den Verfrachter und nicht den Kapitän trifft.

In Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Sachverständigengruppe hält der Entwurf an der im bisherigen § 560 HGB verwendeten Formulierung „Einnahme der Ladung“ fest. Insbesondere soll nicht, wie in einer zum Abschlussbericht abgegebenen Stellungnahme vorgeschlagen, der Begriff „Einnahme“ durch den Begriff „Übernahme“ ersetzt werden. Denn § 528 HGB-E behandelt nicht die Frage, wann der Verfrachter das Gut übernimmt, sondern die Frage, wann das Schiff ladebereit ist.

Absatz 2 konkretisiert, welche Pflichten den Befrachter treffen, wenn er nach dem Vertrag verpflichtet ist, den Ladehafen oder Ladeplatz zu benennen. Durch die Formulierung „mit der gebotenen Sorgfalt“ soll klargestellt werden, dass das englische Konzept der verschuldensunabhängigen Einstandspflicht des Befrachters („warranty“) für die Sicherheit des Ladehafens oder Ladeplatzes nicht übernommen werden soll. Vielmehr soll der Befrachter nur dann für Schäden, die durch die Benennung eines unsicheren Ladehafens oder -platzes entstanden sind, eintreten müssen, wenn er die gebotene Sorgfalt außer Acht gelassen hat, ihn also ein Verschulden trifft. Der Sorgfaltsmaßstab bestimmt sich nach § 347 HGB. Abzustellen ist also auf die Sorgfalt eines ordentlichen Befrachters. Für eine Verschärfung dieses Sorgfaltsmaßstabs, wie sie in einzelnen Stellungnahmen zu dem Abschlussbericht der Sachverständigengruppe gefordert wird, besteht kein Anlass.

Absatz 2 bezieht sich nur auf den Fall, dass im Reisefrachtvertrag ein Ladehafen oder Ladeplatz nicht benannt ist. Ein Regelungsbedürfnis für den Fall, dass der Reisefrachtvertrag mehrere Ladehäfen oder Ladeplätze zur Auswahl stellt, ist nicht ersichtlich. Denn in diesem Fall haben sich die Vertragsparteien bereits auf bestimmte Stellen (Ladehäfen oder Ladeplätze) geeinigt. Insoweit ist kein Platz für eine Regelung, die dem Befrachter Sorgfaltspflichten auferlegt, wenn er eine dieser Stellen wählt.

Der in dem bisherigen § 560 Absatz 2 HGB geregelte Fall der nicht rechtzeitigen Benennung eines Ladeplatzes soll nicht aufgegriffen werden. Eine entsprechende Regelung wäre nur dann sinnvoll, wenn gleichzeitig eine Frist für die Benennung normiert würde. Hiervon soll jedoch angesichts der großen Anzahl unterschiedlicher Fallkonstellationen abgesehen werden. Es erscheint sachgerechter, die Bestimmung einer derartigen Frist der vertraglichen Vereinbarung der Parteien zu überlassen. Kommt der Befrachter mit der Benennung in Verzug, hält das allgemeine Zivilrecht ausreichende Sanktionen bereit (vgl. BGH, Urteil vom 13. November 1953, BGHZ 11, 80).

Zu § 529

Die Vorschrift geht auf den Vorschlag der Sachverständigenengruppe in § 526 zurück. Sie hat ihr Vorbild in dem bisherigen § 567 HGB. Wie dort regelt sie, unter welchen Voraussetzungen die Ladebereitschaft anzuzeigen ist.

Absatz 1 Satz 1 begründet eine vertragliche Verpflichtung des Verfrachters zur Anzeige der Ladebereitschaft. Ebenso wie im Falle des § 525 HGB-E sieht der Entwurf davon ab, eine Pflicht des Kapitäns zu begründen. Auf die Begründung zu § 528 Absatz 1 HGB-E wird verwiesen. Im Übrigen stimmt die Regelung inhaltlich mit dem bisherigen § 567 Absatz 1 HGB überein: Sobald das Schiff am Ladeplatz zur Einnahme der Ladung bereit ist, hat der Verfrachter dem Befrachter die Ladebereitschaft anzuzeigen. Beibehalten werden soll insbesondere, dass die Ladebereitschaftsanzeige keiner Form bedarf, so dass die Anzeige auch mündlich erfolgen kann. Dies entspricht den durch das englische Recht geprägten internationalen Gepflogenheiten (vgl. etwa Teil II Nummer 6 Buchstabe c des von der BIMCO (Baltic and International Maritime Council) herausgegebenen Formularvertrags, der sog. GENCON Charter).

Absatz 1 Satz 2 regelt den Sonderfall, dass nach dem Reisefrachtvertrag der Befrachter verpflichtet ist, den Ladeplatz nachträglich zu bestimmen, und dass der Befrachter diese Bestimmung noch nicht vorgenommen hat. Die Regelung erlaubt dem Verfrachter in diesem Fall, die Ladebereitschaft bereits anzuzeigen, wenn das Schiff den Ladehafen erreicht hat, und damit den Lauf der Ladezeit (§ 530 Absatz 1 HGB-E) in Gang zu setzen. Denn der Verfrachter ist an der Erfüllung seiner Verpflichtung, das Schiff für die Einnahme der Ladung bereitzustellen, infolge der fehlenden Benennung des Ladeplatzes durch den Befrachter gehindert. Es erscheint daher sachgerecht, dem Verfrachter zu erlauben, die für den Beginn der Ladezeit maßgebliche Ladebereitschaftsanzeige bereits im Zeitpunkt des Erreichens des Ladehafens abzugeben, um zu verhindern, dass die fehlende Mitteilung des Ladeplatzes zu Lasten des Verfrachters geht.

Absatz 2 Satz 1 schreibt vor, dass die Ladebereitschaft während der am Ladeplatz üblichen Geschäftsstunden angezeigt werden muss. Zweck der Regelung ist, Unsicherheiten hinsichtlich der Frage, ob und wann die Ladebereitschaftsanzeige zugegangen ist, von vornherein zu vermeiden. Nach geltendem Recht wird diese Voraussetzung zuweilen aus § 358 HGB abgeleitet.

Absatz 2 Satz 2 bestimmt ergänzend, dass die Anzeige der Ladebereitschaft, wenn sie außerhalb der ortsüblichen Geschäftsstunden erfolgt, mit Beginn der auf sie folgenden ortsüblichen Geschäftsstunde als zugegangen gilt. Durch diese gesetzliche Fiktion soll Rechtsklarheit hinsichtlich der Frage des Zugangs der Ladebereitschaftsanzeige geschaffen werden.

Zu § 530

Die Vorschrift regelt, unter welchen Voraussetzungen der Verfrachter nach Erstattung der Anzeige der Ladebereitschaft nach § 529 HGB-E noch ohne zusätzliches Entgelt warten muss, bis das Gut verladen worden ist, und von welchem Zeitpunkt an eine zusätzliche Vergütung verlangt wer-

den kann. Die Vorschrift geht auf den Vorschlag der Sachverständigenengruppe in § 527 zurück.

Absatz 1 bestimmt, dass mit dem auf die Anzeige folgenden Tag die Ladezeit beginnt. Die Vorschrift übernimmt wörtlich den bisherigen § 567 Absatz 2 HGB.

Absatz 2 ist wortgleich mit dem bisherigen § 567 Absatz 4 Satz 1 HGB. Wie dieser bestimmt er, dass für die Ladezeit nur im Fall einer entsprechenden vertraglichen Vereinbarung eine besondere Vergütung verlangt werden kann. Eine vergleichbare Vorschrift findet sich im allgemeinen Frachtrecht in § 412 Absatz 2 HGB.

Absatz 3 Satz 1 hat sein Vorbild in § 412 Absatz 3 HGB und dem bisherigen § 567 Absatz 3 und 4 HGB. In Übereinstimmung mit dem seerechtlichen Vorbild führt er den Begriff der „Überliegezeit“ ein und definiert diesen als die Zeit, die der Verfrachter auf Grund vertraglicher Vereinbarung oder aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, auf das Verladen des Gutes wartet. Anders als der bisherige § 567 Absatz 3 HGB fällt also unter die Überliegezeit nicht nur die vertraglich vereinbarte Zeit, sondern auch die Zeit, in der der Verfrachter aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, auf das Verladen des Gutes wartet. Dadurch wird gewährleistet, dass der Verfrachter – ebenso wie der Frachtführer nach § 412 Absatz 3 HGB – auch in dem zuletzt genannten Fall eine Vergütung erhält. Es erscheint nicht sachgerecht, dem Verfrachter anders als im allgemeinen Frachtrecht nur dann einen Anspruch auf Liegegeld zuzubilligen, wenn im Reisefrachtvertrag vereinbart wurde, dass der Verfrachter über die Ladezeit hinaus auf das Verladen des Gutes warten soll.

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

Abweichend vom allgemeinen Frachtrecht (§ 412 Absatz 2 HGB) wird die dem Verfrachter während der Überliegezeit zustehende angemessene Vergütung als „Liegegeld“ definiert. Es erscheint geboten, in Übereinstimmung mit dem bisherigen § 567 Absatz 4 Satz 2 HGB den traditionellen seerechtlichen Begriff „Liegegeld“ beizubehalten.

Absatz 3 Satz 2 verpflichtet den Empfänger zur Zahlung des Liegegeldes, wenn er nach § 494 Absatz 1 Satz 1 vom Verfrachter Ablieferung des Gutes verlangt und ihm der geschuldete Liegegeldbetrag bei Ablieferung mitgeteilt worden ist. Die Regelung entspricht § 421 Absatz 3 HGB. Anders als dort wird jedoch im Entwurf die Pflicht zur Zahlung eines Liegegeldes nicht zusammen mit der Pflicht zur Zahlung einer Vergütung für Beförderungsverzögerungen in dem allgemeinen, für Stückgutfrachtverträge vorgesehenen § 494 Absatz 3 HGB-E geregelt. Denn die vorgeschlagene Regelung über die Pflicht des Empfängers zur Zahlung von Liegegeld erscheint nur für den Reisefrachtvertrag erforderlich. Dieser wird jedoch im Vierten Buch des Handelsgesetzbuchs nicht geregelt.

Absatz 4 regelt, wie die Ladezeit und die Überliegezeit zu bestimmen sind. Die Vorschrift orientiert sich an § 412 Absatz 2 HGB sowie an den bisherigen §§ 568 ff. HGB.

Nach Absatz 4 Satz 1 ist für die Lade- und Überliegezeit, falls keine vertragliche Vereinbarung vorliegt, eine angemessene Frist maßgeblich. Dies entspricht im Hinblick auf die Ladezeit dem bisherigen § 568 Absatz 1 Satz 2 HGB. Nicht übernommen wird allerdings die Bezugnahme auf den Ortsgebrauch. Insoweit erscheint die Regelung des § 346 HGB über Handelsbräuche ausreichend. Im Hinblick auf die Überliegezeit soll im Übrigen die in dem bisherigen § 568 Absatz 2 HGB enthaltene Regelung aufgehoben werden, wonach die Überliegezeit 14 Tage betragen soll, wenn die Dauer nicht vertraglich festgelegt ist. Abgesehen davon, dass die Vorschrift in der Praxis keine praktische Bedeutung hat, weil die Überliegezeit regelmäßig vertraglich geregelt wird, erscheint eine gesetzliche, wenngleich dispositive Festlegung einer starren Zeitspanne auch zu schematisch. Sachgerechter erscheint, hier mit dem unbestimmten Rechtsbegriff der „angemessenen Frist“ zu arbeiten, der es erlaubt, jedem Einzelfall hinreichend Rechnung zu tragen.

Absatz 4 Satz 2 bestimmt in Anlehnung an den bisherigen § 573 Absatz 1 HGB die Modalitäten der Berechnung der Lade- und Überliegezeit, insbesondere, dass Sonn- und Feiertage einzurechnen sind. Es besteht keine Veranlassung, diese in die Berechnung der Lade- und Überliegezeit nicht einzubeziehen. Denn die Fracht stellt eine Vergütung für die voraussichtliche Dauer der Reise einschließlich der Ladezeit dar. Wenn darüber hinaus für die Überliegezeit Liegegeld gezahlt werden muss, ist es konsequent, auch insoweit die Sonn- und Feiertage zu berücksichtigen.

Absatz 4 Satz 3 sagt schließlich, dass die Zeit, während der das Verladen des Gutes aus Gründen unmöglich ist, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, nicht zu berücksichtigen ist. Diese Regelung ersetzt – und modifiziert teilweise – die unübersichtliche Regelung der bisherigen §§ 573 bis 576 HGB. Der in der vorgeschlagenen Regelung enthaltene Sphärengedanke, der das deutsche Transportrecht verkehrsträgerübergreifend prägt und sich insbesondere auch in § 412 Absatz 3 HGB findet, liegt der gegenwärtigen Regelung der bisherigen §§ 573 bis 576 HGB zwar teilweise, nicht aber durchgehend zugrunde. Zum Tragen kommt er etwa in dem bisherigen § 574 HGB, in dem zwischen der Verhinderung der Lieferung des Gutes (Sphäre des Befrachters) und der Verhinderung der Übernahme des Gutes (Sphäre des Verfrachters) unterschieden wird. Durchbrochen wird der Sphärengedanke jedoch in dem bisherigen § 573 Absatz 2 Nummer 1 HGB, wonach bei der Berechnung der Ladezeit und der Überliegezeit die Tage nicht einbezogen werden, an denen eine Lieferung jeder Art von Ladung unmöglich ist. Es ist nicht ersichtlich, warum der Verfrachter hiernach auch für Zufälle einstehen soll, die sich in der Sphäre des Befrachters ereignen. Eine konsequente Berücksichtigung des Sphärengedankens gebietet es vielmehr, die Regelung des bisherigen § 573 Absatz 2 Nummer 1 HGB aufzugeben. Es erscheint sachgerecht, künftig allein auf die Frage abzustellen, ob die Ursache der Unmöglichkeit des Verladens des Gutes dem Risikobereich des Verfrachters oder dem des Befrachters zuzuordnen ist.

Zu § 531

Die Vorschrift geht auf den Vorschlag der Sachverständigengruppe in § 528 zurück.

Absatz 1 Satz 1 bestimmt, dass den Befrachter grundsätzlich die Pflicht trifft, das Gut zu verladen. Der Reisefrachtvertrag weicht in diesem wichtigen Punkt somit vom Stückgutfrachtvertrag ab, bei dem die Verladeobligationspflicht grundsätzlich den Verfrachter trifft (§ 486 Absatz 2 HGB-E). Eine entsprechende vertragliche Vereinbarung findet sich regelmäßig in den auf nationaler und internationaler Ebene verwendeten Reisefrachtvertragsformularen, so dass sie als typische Leistungsbeschreibungen in die gesetzliche Regelung Eingang finden soll.

Absatz 1 Satz 2 stellt klar, dass die Pflicht des Befrachters zur Verladung der Güter an Bord nicht die Verantwortung des Verfrachters für die Seetüchtigkeit des Schiffes (§ 485 HGB-E) berührt. Eine vergleichbare Regelung findet sich im allgemeinen Frachtrecht in § 412 Absatz 1 Satz 2 HGB sowie im Entwurf für den Zeitchartervertrag in § 563 Absatz 2 HGB-E.

Absatz 2 bestimmt, dass der Verfrachter nicht befugt ist, das Gut umzuladen. Diese Regelung weicht von der in § 486 Absatz 3 HGB-E für den Stückgutfrachtvertrag enthaltenen Regelung ab. Damit berücksichtigt sie, dass es beim Reisefrachtvertrag, anders als beim Stückgutfrachtvertrag, gerade auf die Beförderung mit bestimmten Schiff oder einem Teil eines bestimmten Schiffes ankommt.

Zu § 532

Die Vorschrift enthält eine Sonderregelung zu § 489 HGB-E, der für den Stückgutfrachtvertrag bestimmt, unter welchen Voraussetzungen der Befrachter kündigen kann und welche Folgen sich hieraus ergeben.

Absatz 1 stellt zunächst klar, dass auch bei Abschluss eines Reisefrachtvertrags der Befrachter den Vertrag jederzeit kündigen kann. Dies entspricht der Regelung des § 489 Absatz 1 HGB-E.

Macht der Befrachter von seinem willkürlichen Kündigungsrecht nach Absatz 1 Gebrauch, so bestimmen sich die Rechtsfolgen, wie aus § 527 Absatz 2 HGB-E folgt, nach § 489 Absatz 2 und 3 HGB-E. Diese Vorschrift wird durch Absatz 2 ergänzt, der eine Sonderregelung für den Anspruch auf Liegegeld enthält. Denn die Vorschriften über den Stückgutfrachtvertrag enthalten keine Regelungen über das Liegegeld.

Absatz 2 berücksichtigt, dass der Reisefrachtvertrag auch zu einem Zeitpunkt gekündigt werden kann, in dem bereits nach § 530 Absatz 3 HGB-E ein Anspruch auf Liegegeld entstanden ist. Entsprechend der Regelung im allgemeinen Frachtrecht (§ 415 Absatz 2 HGB) räumt er daher dem Verfrachter, wenn er nach § 489 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 HGB-E einen Anspruch auf Zahlung der ihm zustehenden Vergütung geltend macht, auch einen Anspruch auf ein etwaiges Liegegeld ein.

Zu § 533

§ 533 HGB-E beruht auf dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 529). Gegenstand der Vorschrift sind die wechselseitigen Rechte und Pflichten der Vertragsparteien des Reisefrachtvertrags, wenn nur ein Teil der Ladung verladen ist. Die Vorschrift lehnt sich an die – durch Artikel 1 Nummer 9 und 10 geänderten – §§ 416, 417 HGB an. Sie ersetzt die für den Stückgutfrachtvertrag konzipierten Rege-

lungen in § 490 Absatz 1, 3 bis 5 HGB-E, weil diese auf der Regelung des § 486 Absatz 1 und 2 HGB-E beruhen, wonach der Befrachter die Abladung zu bewirken hat und der Verfrachter das Gut zu verladen hat.

Absatz 1 regelt die Rechte des Befrachters. Absatz 1 Satz 1 sieht entsprechend § 416 Satz 1 HGB-E vor, dass der Befrachter jederzeit verlangen kann, dass er nur einen Teil der vereinbarten Ladung befördert. Abweichend von § 416 Satz 1 HGB und vom Vorschlag der Sachverständigengruppe macht Satz 1 diesen Anspruch aber nicht davon abhängig, dass bereits ein Teil der Ladung verladen wurde. Vielmehr kann er auch schon vor diesem Zeitpunkt eine entsprechende Erklärung abgeben.

Absatz 1 Satz 2 stellt entsprechend § 490 Absatz 3 Satz 1 HGB-E und – den durch Artikel 1 Nummer 9 geänderten – § 416 Satz 2 erster Halbsatz HGB den Grundsatz auf, dass der Anspruch des Verfrachters auf die volle Fracht unberührt bleibt, wenn der Befrachter die Beförderung nur eines Teils des Gutes verlangt, und dass der Verfrachter außerdem ein etwaiges Liegegeld sowie Ersatz der Aufwendungen fordern kann, die ihm wegen der Teilbeförderung entstehen.

Absatz 1 Satz 3 bestimmt entsprechend § 490 Absatz 3 Satz 1 HGB-E und – dem durch Artikel 1 Nummer 9 geänderten – § 416 Satz 2 zweiter Halbsatz HGB, dass in den Fällen, in denen mit demselben Schiff anstelle der nicht verladene Frachtstücke anderes Gut befördert wird, die hierdurch erzielte Fracht von der nach Satz 2 geschuldeten vollen Fracht abzuziehen ist. Voraussetzung für eine Anwendung der in Satz 3 enthaltenen Regelung ist allerdings, dass der Verfrachter nach dem Reisefrachtvertrag berechtigt ist, mit demselben Schiff anstelle der nicht verladene Frachtstücke anderes Gut zu befördern. Durch diese Formulierung soll hervorgehoben werden, dass die Beförderung anderen Gutes beim Reisefrachtvertrag immer die Zustimmung des Befrachters voraussetzt. Hat der Reisefrachtvertrag die Beförderung mit einem bestimmten Schiff im Ganzen zum Gegenstand, dürfte es allerdings in der Praxis kaum vorkommen, dass der Verfrachter nach dem Reisefrachtvertrag berechtigt ist, auch noch einen anderen Befrachter Güter zu befördern. Dementsprechend dürfte Satz 3 nur ausnahmsweise zur Anwendung gelangen. Der Begriff „Frachtstück“ entspricht dem in § 504 Absatz 2 HGB-E zur Definition des Begriffs „Ladung“ verwendeten Begriff.

Nach Absatz 1 Satz 4 kann der Verfrachter im Fall der Teilbeförderung die Bestellung einer zusätzlichen Sicherheit fordern, wenn ihm durch das Fehlen eines Teils des Gutes keine Sicherheit für die volle Fracht zur Verfügung steht. Die Vorschrift entspricht § 490 Absatz 3 Satz 3 HGB-E.

Absatz 1 Satz 5 schränkt – wie § 490 Absatz 5 HGB-E und der durch Artikel 1 Nummer 9 geänderte § 416 Satz 4 HGB – die Ansprüche des Verfrachters ein, wenn die Unvollständigkeit der Verladung dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen ist. In diesem Fall stehen ihm nur Ansprüche auf Fracht und auf Stellung einer zusätzlichen Sicherheit zu, soweit er tatsächlich Ladung befördert hat.

Absatz 2 regelt das Recht des Verfrachters, nur einen Teil der Ladung zu befördern. Dabei erfasst er – abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe – sowohl den in § 531 HGB-E geregelten Fall, dass dem Befrachter die Verladung obliegt, er jedoch das Gut nicht rechtzeitig ver-

lädt, als auch den Fall, dass der Befrachter nur die Abladung des Gutes zu bewirken hat, jedoch innerhalb der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit das Gut nicht oder nur unvollständig abgeladen wird. Denn auch in letzterem Fall muss es dem Verfrachter möglich sein, mit der Beförderung der unvollständigen Ladung zu beginnen. Nach Satz 1 muss der Verfrachter, bevor er mit der Beförderung beginnt, dem Befrachter eine Nachfrist setzen. Dies entspricht § 490 Absatz 3 HGB-E. Durch die in Satz 2 enthaltene Verweisung auf § 490 Absatz 4 HGB-E ergibt sich, dass die Fristsetzung in den dort genannten Fällen entbehrlich ist. Auf die Begründung zu § 490 Absatz 4 HGB-E wird verwiesen.

Zu § 534

Die Vorschrift regelt, unter welchen Voraussetzungen der Verfrachter kündigen kann. Ebenso wie § 533 HGB-E verdrängt sie die entsprechende Regelung in § 490 HGB-E. Die entsprechende Regelung findet sich im Vorschlag der Sachverständigengruppe in § 530.

Absatz 1 erlaubt dem Verfrachter, den Reisefrachtvertrag nach Maßgabe von § 490 HGB-E zu kündigen, wenn eine der folgenden Fallkonstellationen erfüllt ist: zum einen der Fall, dass der Befrachter nach § 531 Absatz 1 HGB-E das Gut zu verladen hat, jedoch innerhalb der Ladezeit und einer eventuell vereinbarten Überliegezeit kein Gut verladen wird; zum andern der Fall, dass nach dem Reisefrachtvertrag abweichend von § 531 Absatz 1 Satz 1 der Verfrachter das Gut zu verladen hat, jedoch innerhalb der Ladezeit und einer eventuell vereinbarten Überliegezeit kein Gut abgeladen wird. Die Formulierung „nach Maßgabe von § 490 HGB-E“ soll klarstellen, dass die Kündigung des Verfrachters von der in § 490 HGB-E im Einzelnen normierten Fristsetzung abhängt.

Die Rechtsfolgen der Kündigung sind, wie sich aus der Bezugnahme auf § 489 Absatz 2 und § 532 Absatz 2 HGB-E ergibt, wie folgt geregelt: Der Verfrachter kann entweder die vereinbarte Fracht, ein etwaiges Liegegeld sowie zu ersetzende Aufwendungen abzüglich ersparter Aufwendungen verlangen oder er kann Fautfracht in Höhe eines Drittels der vereinbarten Fracht verlangen. Der in den bisherigen §§ 570, 585 HGB in Verbindung mit § 580 Absatz 1 HGB im vorgesehene Anspruch auf Fautfracht in Höhe der Hälfte der vereinbarten Fracht soll damit herabgesetzt werden. Hierdurch soll eine Angleichung an das Landfrachtrecht (§ 417 Absatz 2 in Verbindung mit § 415 Absatz 2 Nummer 2 HGB) erzielt werden. Denn den Interessen des Verfrachters wird durch die in § 489 Absatz 2 Nummer 1 HGB-E enthaltene Möglichkeit, einen im Einzelfall bestehenden höheren Anspruch konkret nachzuweisen, in ausreichender Weise Rechnung getragen.

Absatz 2 bestimmt in Übereinstimmung mit § 490 Absatz 2 HGB-E, dass der Verfrachter bereits vor Ablauf der Ladezeit und einer eventuell vereinbarten Überliegezeit kündigen kann, wenn offensichtlich ist, dass die vom Befrachter zu bewirkende Verladung oder Abladung nicht erfolgen wird. Die Regelung soll ebenso wie § 490 Absatz 2 HGB-E dem Verfrachter ein Abwarten auf den Ablauf der Lade- und Überliegezeit in den Fällen ersparen, in denen von vornherein feststeht, dass das Gut innerhalb dieser Zeit nicht verladen wird.

Zu § 535

Durch die vorgeschlagene Vorschrift sollen die für die Löschezit vorgesehenen Regelungen in den bisherigen §§ 594 ff. HGB zusammengefasst werden. Im Abschlussbericht der Sachverständigengruppe findet sich eine entsprechende Vorschrift in § 531.

Absatz 1 Satz 1 bestimmt, dass die in den §§ 528 bis 531 HGB-E enthaltenen Regelungen über den Ladehafen, den Ladeplatz, die Anzeige der Ladebereitschaft, die Ladezeit und das Verladen geht, entsprechend anzuwenden sind, soweit es um das Löschen des Schiffes geht. Durch diese Regelungstechnik sollen Doppelregelungen vermieden werden. Zusätzlich bestimmt Absatz 1 Satz 2 in Abweichung von § 530 Absatz 3 Satz 2 HGB-E, dass der Empfänger ein Liegegeld wegen Überschreitung der Löschezit auch dann schuldet, wenn ihm der Betrag nicht bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist. Die Regelung entspricht der für das allgemeine Frachtrecht geltenden Regelung in § 421 Absatz 3 HGB. Wie dort wird eine Mitteilung der Höhe des Liegegeldes wegen Überschreitung der Löschezit für entbehrlich gehalten, weil die Einhaltung der Löschezit im Risikobereich des Empfängers liegt und dieser daher mit Mehrkosten rechnen muss.

Absatz 2 entspricht dem bisherigen § 594 Absatz 2 HGB. Er berücksichtigt, dass der Empfänger dem Verfrachter unbekannt sein kann, so etwa, wenn ein Orderkonnossement ausgestellt wurde. Die Anzeige der Löschezit ist in diesem Falle durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise zu bewirken.

Zum Zweiten Unterabschnitt

(Personenbeförderungsverträge)

Der Zweite Unterabschnitt enthält unter der Überschrift „Personenbeförderungsverträge“ vor allem Regelungen über die Haftung des Beförderers für Schäden, die bei der Durchführung von Beförderungen über See entstehen. Die vorgeschlagenen Regelungen entsprechen denen des Athener Übereinkommens 2002. Da sie jedoch in das Handelsgesetzbuch eingearbeitet werden sollen, werden sie der Systematik des Handelsgesetzbuchs angepasst. Dies hat nicht nur eine redaktionelle Überarbeitung der Vorschriften des Athener Übereinkommens 2002 zur Folge. Vielmehr wird auch davon abgesehen, einzelne Vorschriften des Athener Übereinkommens 2002 in das Handelsgesetzbuch einzuarbeiten. Dabei handelt es sich um folgende Abweichungen:

- Nicht übernommen wird die Regelung des Artikels 3 Absatz 4 Buchstabe b des Athener Übereinkommens 2002, wonach eine Strafe oder eine der Abschreckung dienender Schadenersatz nicht als Schaden anzusehen ist, der vom Beförderer zu ersetzen ist. Denn dies ergibt sich bereits aus allgemeinen Grundsätzen.
- Es wird außerdem davon abgesehen, eine dem Artikel 4 Absatz 2 des Athener Übereinkommens 2002 entsprechende Sonderregelung in das Handelsgesetzbuch aufzunehmen, wonach der Beförderer hinsichtlich der vom ausführenden Beförderer durchgeführten Beförderung für die Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Beförderers sowie der in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten oder Beauftragten des aus-

führenden Beförderers haftet. Insoweit findet sich eine Regelung bereits in § 540 Satz 2 HGB-E.

- Nicht übernommen wird auch die Regelung des Artikels 4^{bis} des Athener Übereinkommens 2002 über die Versicherungspflicht. Denn Regelungen über die Versicherungspflicht gehören nicht ins Handelsgesetzbuch. Sie sollen daher in ein eigenständiges Gesetz über bestimmte Versicherungsnachweise in der Seeschifffahrt (Seeverversicherungsnachweisgesetz) aufgenommen werden. Der Gesetzentwurf wird derzeit vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ausgearbeitet.
- Des Weiteren wird darauf verzichtet, Artikel 6 über das Mitverschulden des Fahrgasts in das Handelsgesetzbuch einzuarbeiten. Denn eine entsprechende Regelung findet sich bereits in § 254 BGB, der nach Artikel 2 Absatz 1 EGHGB ergänzend zur Anwendung gelangt.
- Nicht in das Handelsgesetzbuch übernommen wird auch Artikel 12 Absatz 1 des Athener Übereinkommens 2002, wonach der Haftungshöchstbetrag bei Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts und der Haftungshöchstbetrag bei Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung des Gepäcks für die Gesamtheit aller Schadensersatzansprüche wegen Tod oder Körperverletzung bzw. Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung gilt. Denn dies ergibt sich bereits aus den §§ 538, 541 und 542 HGB-E.
- Abgesehen wird weiter von einer Einarbeitung der Regelung in Artikel 12 Absatz 2 und 3 des Athener Übereinkommens 2002, wonach der Beförderer, der ausführende Beförderer und deren Leute insgesamt keinen Schadenersatz zahlen müssen, der über die Haftungshöchstbeträge hinausgeht. Denn dies ergibt sich bereits aus § 421 BGB. Da sich aus den Regelungen über die Gesamtschuld auch ergibt, dass die Gesamtschuldner im Innenverhältnis zum Ausgleich verpflichtet sind (§ 426 BGB), wird auch von einer Übernahme der Regelung in Artikel 4 Absatz 5 des Athener Übereinkommens 2002 abgesehen, wonach die Vorschrift das Rückgriffsrecht zwischen Beförderer und ausführendem Beförderer nicht berührt.
- Schließlich wird davon abgesehen, die Regelung des Artikels 21 des Athener Übereinkommens 2002 in das Handelsgesetzbuch zu übernehmen. Einer ausdrücklichen Regelung, wonach die Bestimmungen über den Personenbeförderungsvertrag auch gelten, wenn eine öffentlich-rechtliche Körperschaft oder Anstalt gewerbsmäßig die Beförderung übernimmt, bedarf es nicht. Denn auch eine öffentlich-rechtliche Körperschaft oder Anstalt kann ein Handelsgewerbe betreiben und damit unter die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs fallen. Darauf, dass sie zugleich öffentlich-rechtliche Zwecke verfolgt, kommt es nicht an.

Soweit die VO Athen betroffen ist, soll die darin enthaltene Sonderregelung über die Entschädigung für Mobilitätshilfen oder sonstige Spezialausrüstung, die von einem Fahrgast mit eingeschränkter Mobilität verwendet wird (Artikel 4), in das Handelsgesetzbuch übernommen werden. Davon abgesehen werden soll jedoch, zusätzlich nach dem Vorbild von Artikel 6 und 7 der VO Athen Regelungen über Vorschusszahlungen und über Informationspflichten in das HGB auf-

zunehmen und somit auch auf Beförderungen anzuwenden, die nicht unter die VO Athen fallen. Es erscheint zweckmäßig, zunächst abzuwarten, welche Erfahrungen mit den in der VO Athen enthaltenen Regelungen gewonnen werden.

Zu § 536

Absatz 1 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 664 Absatz 1 HGB.

Abweichend vom bisher geltenden Recht soll allerdings der Begriff „Reisender“ durch den Begriff „Fahrgast“ ersetzt werden. Dadurch soll bereits terminologisch eine klarere Abgrenzung zum Reisevertragsrecht der §§ 651a ff. BGB vorgenommen werden. Ist der Fahrgast zugleich Reisender im Sinne der §§ 651a ff. BGB, so haben nach § 549 HGB-E die Vorschriften des Zweiten Unterabschnitts über die Haftung für Personen- und Gepäckschäden Vorrang. Redaktionell geändert wurde auch die bisher verwendete Formulierung „auf See“. Die Ersetzung dieser Formulierung durch die Wörter „über See“ in Absatz 1 Satz 1 dient der Anpassung an § 481 HGB-E. Schließlich werden in Absatz 1 Satz 1 aus redaktionellen Gründen die Wörter „oder verspätete Aushändigung von Gepäck“ eingefügt. Damit soll berücksichtigt werden, dass nach § 539 Absatz 2 HGB-E – ebenso wie nach dem bisherigen Artikel 1 Nummer 7 der Anlage zu § 664 HGB – auch für die verspätete Aushändigung von Gepäck gehaftet wird.

Sachlich neu im Vergleich mit dem bisherigen § 664 Absatz 1 HGB in Verbindung mit Artikel 1 Nummer 3 der Anlage zu § 664 HGB und mit Artikel 2 der VO Athen ist, dass die Anwendung der Vorschriften im Zweiten Unterabschnitt nicht mehr davon abhängen soll, dass die Beförderung mit einem Seeschiff durchgeführt wird. Ebenso wie beim Stückgutfrachtvertrag sollen die Vorschriften also auch angewendet werden, wenn die Beförderung mit einem Binnenschiff durchgeführt wird. Entscheidend soll allein sein, dass eine Beförderung über See versprochen ist. Hierunter fällt auch der Fall, dass eine Beförderung sowohl auf einem Seegewässer als auch auf einem Binnengewässer durchgeführt wird. Wird allerdings eine Beförderung allein auf Binnengewässern geschuldet, beantwortet sich die Frage, ob die in den vorgeschlagenen §§ 536 ff. HGB zur Anwendung gelangen, nach dem in Artikel 4 Nummer 4 dieses Entwurfs vorgeschlagenen § 77 BinSchG.

Absatz 1 Satz 2 entspricht im Wesentlichen dem Artikel 19 des Athener Übereinkommens 2002 sowie dem bisherigen § 664 Absatz 1 Satz 2 HGB. Er stellt klar, dass die im Siebten Abschnitt enthaltenen Vorschriften über die Haftungsbeschränkung auch dann unberührt bleiben, wenn ein Anspruch aus dem Personenbeförderungsvertrag geltend gemacht wird. Soweit die VO Athen zur Anwendung gelangt, findet sich eine entsprechende Vorschrift in Artikel 5 Absatz 1 der VO Athen. Angesichts der Erweiterung des Anwendungsbereichs der Regelungen im Zweiten Unterabschnitt auf Beförderungen mit Binnenschiffen wird zugleich auch eine Verweisung auf die den §§ 611 bis 617 HGB entsprechenden Vorschriften den §§ 4 bis 5m BinSchG aufgenommen.

Absatz 2 dient der Abgrenzung der Vorschriften im Handelsgesetzbuch zu europäischen und internationalen Regelwerken, die unmittelbare Geltung beanspruchen.

Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 stellt klar, dass die unmittelbar anwendbaren Regelungen des Europarechts, insbesondere die VO Athen, Vorrang vor den im Zweiten Unterabschnitt enthaltenen Vorschriften über Personenbeförderungsverträge haben. Der Anwendungsbereich der VO Athen ergibt sich aus ihrem Artikel 2. Danach gilt sie zum einen für jede internationale Beförderung im Sinne von Artikel 1 Nummer 9 des Athener Übereinkommens 2002 und zum anderen für jede Seebeförderung innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaats auf größeren Seeschiffen (Schiffe der Klassen A und B gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe, ABl. L 144 vom 15. Mai 1998, S. 1). Voraussetzung für die Anwendbarkeit der Verordnung ist ferner ein Bezug zu einem Mitgliedstaat. Ein solcher Bezug liegt vor, wenn das Schiff die Flagge eines Mitgliedstaates führt bzw. dort registriert ist, wenn der Beförderungsvertrag in einem Mitgliedstaat geschlossen wurde oder wenn im Beförderungsvertrag ein Abgangs- oder Bestimmungsort vereinbart wurde, der in einem Mitgliedstaat liegt.

Die §§ 536 ff. HGB-E gelten in Abgrenzung hierzu daher nur für folgende Fälle: für eine Beförderung über See innerhalb Deutschlands auf kleineren Seeschiffen (Schiffe der Klassen C und D gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG), für eine internationale Beförderung über See mit Seeschiffen, wenn kein Bezug zu einem EU-Mitgliedstaat im Sinne von Artikel 2 der VO Athen besteht, aber in dem Personenbeförderungsvertrag die Anwendung deutschen Rechts vereinbart wurde, und schließlich für eine Beförderung über See mit Binnenschiffen.

Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 stellt nach dem Vorbild von Artikel 3 Absatz 2 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche (EGBGB) klar, dass die Regelungen in völkerrechtlichen Übereinkünften Vorrang haben, soweit sie unmittelbar anwendbares innerstaatliches Recht geworden sind. Hierzu zählen auch die Regelungen in den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV – Anhang A zum Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980), die der bisherige § 664 Absatz 2 HGB im Auge hatte (vgl. hierzu die Regierungsbeurteilung zu § 664 HGB, Bundestagsdrucksache 10/3852, S. 25). Ebenso wie nach geltendem Recht sollen also auch künftig diese Regelungen Vorrang haben, soweit sie, wie etwa bei gemischten Eisenbahn-Seebeförderungen auf Seeschiffen nach Artikel 31 § 2 CIV, anzuwenden sind.

Absatz 2 Satz 2 dient der Umsetzung von Artikel 20 des Athener Übereinkommens 2002, wonach eine Haftung nach dem Athener Übereinkommen 2002 nicht für einen Schaden besteht, der durch ein nukleares Ereignis verursacht wurde und für den der Inhaber einer Kernanlage nach den einschlägigen internationalen Übereinkommen oder gleichwertigen innerstaatlichen Regeln haftet. Diesem Artikel liegt die Erwägung zugrunde, dass das Atomhaftungsrecht vom Grundsatz der Kanalisierung der Haftung auf den Inhaber einer Kernanlage ausgeht. Dieser Grundsatz besagt, dass für nukleare Schäden, die im Zusammenhang mit dem Betrieb einer Kernanlage oder während der Beförderung von Kernmaterialien von oder zu einer solchen Anlage verursacht

werden, ausschließlich der Inhaber der Kernanlage haftet (Artikel 6 Buchstabe a des Übereinkommens vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Februar 1976 (BGBl. 1976 II S. 310, 311) und des Protokolls vom 16. November 1982 (BGBl. 1985 II S. 690); § 25 Absatz 1 des Atomgesetzes). Die Haftung jeder anderen Person für einen solchen Schaden auf Grund allgemeiner haftungsrechtlicher Bestimmungen ist ausgeschlossen (Artikel 6 Buchstabe b des Pariser Übereinkommens). Diesen Bestimmungen würde es widersprechen, wenn der Beförderer nach den Bestimmungen des Athener Übereinkommens 2002 für einen nuklearen Schaden haften würde, den ein Fahrgast während der Beförderung – etwa bei einem Zusammenstoß zwischen dem Schiff, auf dem sich der Fahrgast befindet, und einem Schiff, das Kernmaterialien befördert – erleidet. In Übereinstimmung mit diesen Erwägungen sieht Satz 2 vor, dass eine Haftung nach den Bestimmungen des Zweiten Unterabschnitts ausscheidet, wenn der Schaden auf einem von einer Kernanlage ausgehenden nuklearen Ereignis beruht und der Inhaber der Kernanlage nach dem Pariser Übereinkommen oder auf Grund des Atomgesetzes haftet.

Zu § 537

Die Vorschrift definiert nach dem Vorbild von Artikel 1 des Athener Übereinkommens 2002 die grundlegenden Begriffe des Zweiten Unterabschnitts.

Die Begriffsbestimmung entspricht Artikel 1 Nummer 1 der Anlage zum bisherigen § 664 HGB und Artikel 1 Nummer 1 des Athener Übereinkommens 2002. In die Definition des Begriffs „Beförderer“ wird zugleich die in Artikel 1 Nummer 2 der Anlage zum bisherigen § 664 HGB und Artikel 1 Nummer 2 des Athener Übereinkommens 2002 enthaltene Definition des Begriffs „Beförderungsvertrag“ integriert. Die im Entwurf enthaltene Definition sieht jedoch einige redaktionelle Änderungen vor: Anders als in den vorgenannten Vorschriften soll mit Blick darauf, dass nach der Systematik des vorgeschlagenen Zweiten Abschnitts zu den Beförderungsverträgen auch die im Ersten Unterabschnitt geregelten Seefrachtverträge gehören, der Begriff „Beförderungsvertrag“ durch „Personenbeförderungsvertrag“ ersetzt werden. Darüber hinaus soll auf die Wörter „durch oder für die“ verzichtet werden, weil auch in Vertretungsfällen der Personenbeförderungsvertrag vom Beförderer abgeschlossen wird. Ebenfalls verzichtet wird darauf, zu bestimmen, dass ein Personenbeförderungsvertrag auch vorliegt, wenn der Beförderer sich verpflichtet, sowohl den Fahrgast als auch dessen Gepäck zu befördern. Entscheidend ist, dass eine Pflicht zur Beförderung eines Fahrgasts besteht. Entbehrlich erscheint schließlich die Klarstellung, dass es nicht darauf ankommt, dass der Beförderer die Beförderung selbst durchführt. Dies entspricht allgemeinem Vertragsrecht.

Nummer 2 definiert nach dem Vorbild von dem bisherigen Artikel 1 Nummer 4 der Anlage zu § 664 HGB und Artikel 1 Nummer 4 des Athener Übereinkommens 2002 den Begriff „Fahrgast“. Anders als in den genannten Vorschriften soll nicht mehr der Begriff „Reisender“ verwendet werden, sondern – zur besseren Abgrenzung zum Reisevertragsrecht (§§ 651a ff. BGB) – der Begriff „Fahrgast“.

Abweichend von den genannten Vorbildern beschränkt Nummer 2 die Definition nicht auf die Fälle, in denen die Person „auf dem Schiff befördert“ wird. Denn eine Haftung des Beförderers kann, wie sich aus § 538 HGB-E ergibt, auch bereits dann bestehen, wenn der Fahrgast beim Ein- oder Ausschiffen oder während einer Beförderung zu dem Schiff mit einem anderen Wasserfahrzeug einen Schaden erleidet.

Nummer 2 Buchstabe a ist wortgleich mit dem bisherigen Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a der Anlage zu § 664 HGB und mit Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a des Athener Übereinkommens 2002.

Nummer 2 Buchstabe b entspricht dem bisherigen Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b der Anlage zu § 664 HGB und dem Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b des Athener Übereinkommens 2002. Aus redaktionellen Gründen werden jedoch anstelle der Wörter „die Gegenstand eines Vertrags über die Beförderung von Gütern sind“ die Wörter „die auf Grund eines Seefrachtvertrags befördert werden“ gewählt. Hierdurch soll zum einen ein Gleichklang mit der Formulierung in Buchstabe a erzielt werden, zum andern soll die Terminologie im Zweiten Abschnitt verwendet werden. Verzichtet wird im Übrigen auf den eher verwirrenden Zusatz, dass der Seefrachtvertrag nicht Gegenstand des Zweiten Unterabschnitts ist.

Die in Nummer 3 enthaltene Definition des Begriffs „Gepäck“ ist im Vergleich mit den entsprechenden Definitionen in dem bisherigen Artikel 1 Nummer 5 der Anlage zu § 664 HGB und dem Artikel 1 Nummer 5 des Athener Übereinkommens 2002 redaktionell überarbeitet und zugleich deutlich verkürzt: Zum wird das Fahrzeug nicht mehr ausdrücklich erwähnt, da es unter den Begriff „Gegenstände“ fällt. Zum anderen wird nicht mehr bestimmt, dass als Gepäck nicht Gegenstände oder Fahrzeuge anzusehen sind, die auf Grund eines anderen Vertrags als eines Personenbeförderungsvertrages befördert werden. Denn diese Schlussfolgerung lässt sich bereits aus der Formulierung „Gegenstand, der auf Grund eines Personenbeförderungsvertrags befördert wird“ ziehen.

In der in Nummer 4 vorgeschlagenen Definition des Begriffs „Kabinengepäck“ werden – abweichend von dem Vorbild in dem bisherigen Artikel 1 Nummer 6 der Anlage zu § 664 HGB und dem Artikel 1 Nummer 6 des Athener Übereinkommens 2002 – nicht mehr die alternativen Erfordernisse „Obhut“ und „Aufsicht“ aufgeführt. Denn auch in den Fällen, in denen der Fahrgast eine Sache in seiner Obhut oder unter seiner Aufsicht hat, muss er, wie beim Besitz, die tatsächliche Sachherrschaft ausüben.

Nicht übernommen werden soll auch die in zitierten Vorbildern enthaltene Regelung, wonach Gepäck, das der Fahrgast in oder auf seinem Fahrzeug hat, nicht als Kabinengepäck anzusehen ist, soweit es um die Definition des Zeitraums der Beförderung und um die Haftungshöchstsummen geht. Stattdessen soll in § 539 Absatz 2 und § 542 Absatz 2 HGB-E eine Sonderregelung für Gepäck getroffen werden, das der Fahrgast in oder auf seinem Fahrzeug hat.

Die Definition in Nummer 5 entspricht Artikel 3 Absatz 5 Buchstabe a des Athener Übereinkommens 2002. Sie ist – ebenso wie die Definition in Nummer 6 – im Hinblick auf die §§ 538 und 539 HGB-E erforderlich, die bei Vorlie-

gen eines Schifffahrtsereignisses dem Beförderer für Schäden, die auf diesem Ereignis beruhen, eine schärfere Haftung auferlegen als in den Fällen, in denen die Schäden nicht auf einem Schifffahrtsereignis beruhen.

Unter ein Schifffahrtsereignis im Sinne von Nummer 5 fallen alle diejenigen Ereignisse, die bereits nach geltendem Recht (Artikel 2 Absatz 3 der Anlage zu § 664 HGB) eine schärfere Haftung des Beförderers begründen. Die Einführung des Begriffes „Schifffahrtsereignis“ hat insoweit vor allem rechtstechnische Bedeutung. Neu hinzu gekommen ist lediglich das Ereignis „Kentern“.

Mit der vorgeschlagenen Nummer 6 soll erstmals der bereits im bisherigen Artikel 2 Absatz 3 der Anlage zu § 664 HGB verwendete Begriff „Mangel des Schiffes“ definiert werden. Die Definition entspricht Artikel 3 Absatz 5 Buchstabe c des Athener Übereinkommens 2002. Aus Gründen besserer Lesbarkeit wird die Definition jedoch in verschiedene Buchstaben aufgeteilt. Unter einen Mangel des Schiffes fällt danach nicht nur der Fall der See- oder Fahruntüchtigkeit des Schiffes, sondern auch der Fall, dass infolge der Funktionsstörung eines Teils des Schiffes die Ein- und Ausschiffung der Fahrgäste beeinträchtigt wird.

Zu § 538

Die Vorschrift regelt nach dem Vorbild des Athener Übereinkommens 2002 die Haftung des Beförderers für Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts. Aus Gründen besserer Lesbarkeit folgt sie aber nicht der Struktur des Athener Übereinkommens 2002, sondern regelt an erster Stelle die Verschuldenshaftung und erst an zweiter Stelle die verschuldensunabhängige Haftung des Beförderers. Denn der Beförderer haftet bei Verschulden in weiterem Umfang als in den Fällen, in denen kein Verschulden vorliegt. In der Sache ergeben sich hieraus keine Abweichungen.

Absatz 1 Satz 1 entspricht Artikel 3 Absatz 2 und Artikel 3 Absatz 6 Satz 1 des Athener Übereinkommens 2002. Die Formulierung ist allerdings weitgehend wortgleich mit dem bisherigen Artikel 2 Absatz 1 der Anlage zu § 664 HGB. Verzichtet wird aber darauf, auch das Verschulden der in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten oder Beauftragten zu erwähnen. Dass der Beförderer ein Verschulden der in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten in gleichem Umfang zu vertreten hat wie eigenes Verschulden, ergibt sich aus § 540 HGB-E.

Absatz 1 Satz 2 entspricht Artikel 3 Absatz 1 Satz 2 des Athener Übereinkommens 2002. Die in Satz 2 enthaltene Regelung, wonach ein Verschulden vermutet wird, entspricht Artikel 3 Absatz 1 Satz 2 des Athener Übereinkommens 2002, wonach die – verschuldensabhängige – Haftung entfällt, wenn der Beförderer nachweist, dass das den Schaden verursachende Ereignis ohne sein Verschulden eingetreten ist.

Absatz 2 regelt entsprechend Artikel 3 Absatz 1 des Athener Übereinkommens 2002 die verschuldensunabhängige Haftung des Beförderers für den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts. Nach Satz 1 ist eine solche Haftung gegeben, wenn das den Schaden verursachende Ereignis ein Schifffahrtsereignis ist. Die verschuldensunabhängige Haftung gilt jedoch nur, soweit der Schaden den Betrag von

250 000 Rechnungseinheiten nicht übersteigt. Durch das Wort „soweit“ soll deutlich gemacht werden, dass in den Fällen, in denen der Schaden den genannten Betrag übersteigt, die verschuldensunabhängige Haftung nur bis zum den Betrag von 250 000 Rechnungseinheiten greift. Für den Schaden, der über diesem Betrag liegt, haftet der Beförderer nur, wenn die Voraussetzungen von Absatz 1 vorliegen, der Beförderer also die Vermutung des Absatzes 1 Satz 2 für das Vorliegen eines Verschuldens des Beförderers nicht widerlegt hat.

Im Ergebnis hat damit Absatz 2 nur für folgende Fälle Bedeutung: zum einen für den Fall, dass der Schaden nicht über dem Betrag von 250 000 Rechnungseinheiten liegt, zum anderen für den Fall, dass der Schaden den genannten Betrag übersteigt und der Beförderer die Vermutung des Absatzes 1 Satz 2 für das Vorliegen eines Verschuldens des Beförderers widerlegt hat, also bewiesen hat, dass ihn kein Verschulden trifft. Wenn dagegen der Beförderer die Vermutung des Absatzes 1 Satz 2 nicht widerlegen kann, trifft den Beförderer für den über 250 000 Rechnungseinheiten hinausgehenden Schaden eine Haftung nach Absatz 1 Satz 2 in Verbindung mit § 541 HGB-E.

Absatz 2 Satz 2 regelt entsprechend Artikel 3 Absatz 1 Satz 1 des Athener Übereinkommens 2002, dass der Beförderer nur dann von seiner Haftung befreit ist, wenn er darlegt und im Streitfalle auch beweist, dass das Schifffahrtsereignis durch einen der Ausnahmetatbestände des Satzes 2 Nummer 1 und 2 verursacht wurde. Die Ausnahmetatbestände beruhen auf der Erwägung, dass dem Beförderer eine Haftung für die dort genannten Risiken nicht zuzumuten ist.

Der in Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 normierte Ausnahmetatbestand ist Artikel III Absatz 2 Buchstabe a des Internationalen Übereinkommens von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (Haftungsübereinkommen von 1992; BGBl. 1996 II S. 671) nachgebildet. Mit Blick darauf, dass Absatz 2 ohnehin nur greift, wenn feststeht, dass den Beförderer kein Verschulden trifft, kommen auch die Ausnahmetatbestände nur dann zum Tragen, wenn das Schifffahrtsereignis ohne das Verschulden des Beförderers eingetreten ist. Ordnet der Beförderer also etwa an, dass das Schiff Kurs durch Gewässer nimmt, in denen bekanntermaßen Kriegshandlungen stattfinden, so kann er sich nicht nach Satz 2 Nummer 1 entlasten, falls es dort auf Grund einer Kriegshandlung zu einem Schifffahrtsereignis kommt.

Der in Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 normierte Ausnahmetatbestand ist Artikel III Absatz 2 Buchstabe b des Haftungsübereinkommens von 1992 nachgebildet. Die Regelung, wonach das Schifffahrtsereignis „ausschließlich“ durch einen Dritten verursacht worden sein muss, stellt noch einmal klar, dass bei einem Verschulden des Beförderers Absatz 2 nicht greift.

Absatz 3 bestimmt in Übereinstimmung mit dem bisherigen Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a der Anlage zu § 664 HGB sowie mit Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a des Athener Übereinkommens 2002, was unter der in Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1 enthaltenen Formulierung „während der Beförderung“ zu verstehen ist.

Zu § 539

Die Vorschrift regelt die Haftung des Beförderers für Gepäck- und Verspätungsschäden. Die Regelungen werden – entgegen dem bisherigen Artikel 2 Absatz 3 der Anlage zu § 664 HGB und Artikel 3 Absatz 3 und 4 des Athener Übereinkommens 2002 – in eine eigenständige Vorschrift aufgenommen. Hierdurch soll die Lesbarkeit erleichtert werden. In der Sache ergeben sich keine Änderungen.

Absatz 1 entspricht Artikel 3 Absatz 3 und 4 des Athener Übereinkommens 2002. Er bestimmt, dass – anders als bei Tod und Körperverletzung eines Fahrgasts – der Beförderer für Schäden, die durch Verlust oder Beschädigung von Gepäck entstehen, nur haftet, wenn ihn ein Verschulden zur Last fällt. Dieses Verschulden wird nach Satz 2 grundsätzlich vermutet. Allerdings gilt diese Vermutung in Bezug auf Kabinengepäck im Sinne von § 537 Nummer 4 HGB-E nur dann, wenn das Kabinengepäck durch ein Schiffsfahrtsereignis verloren gegangen oder beschädigt worden ist. Zwar spricht das Athener Übereinkommen 2002 nur von vermutetem Verschulden, soweit es um Kabinengepäck geht. Soweit die Haftung für sonstiges Gepäck betroffen ist, spricht es davon, dass der Beförderer nachweisen muss, dass das den Schaden verursachende Ereignis ohne sein Verschulden eingetreten sein muss. Im Ergebnis ist aber damit auch im zweiten Fall eine Haftung für vermutetes Verschulden gemeint.

Das den Schaden verursachende Ereignis muss – ebenso wie bei der Haftung für Personenschäden (§ 538 Absatz 1 HGB-E) – „während der Beförderung“ entstehen. Dieses Erfordernis entspricht Artikel 3 Absatz 6 Satz 1 des Athener Übereinkommens 2002. Was hierunter zu verstehen ist, wird in Absatz 4 bestimmt.

Wird Kabinengepäck durch ein anderes Ereignis als ein Schiffsfahrtsereignis beschädigt oder geht es infolge eines anderen Ereignisses als eines Schiffsfahrtsereignisses verloren, gilt die Vermutungsregelung nicht. Damit wird berücksichtigt, dass der Fahrgast für das Kabinengepäck, also für das Gepäck, das er in seiner Kabine oder sonst in seinem Besitz hat, grundsätzlich selbst verantwortlich ist. Eine Beweislastumkehr ist insoweit nicht gerechtfertigt.

Absatz 2 geht auf den bisherigen Artikel 1 Nummer 7 der Anlage zu § 664 HGB sowie den Artikel 1 Nummer 7 des Athener Übereinkommens 2002 zurück. Während jedoch die genannten Vorschriften über die Definition des Begriffs „Verlust oder Beschädigung von Gepäck“ die darin normierte Haftung auf bestimmte Verspätungsschäden erstrecken, soll aus systematischen Gründen in Absatz 2 eine eigenständige Haftungsvorschrift aufgenommen werden. In der Sache führt die abweichende Regelungstechnik nicht zu Änderungen. Es bleibt mithin dabei, dass der Beförderer grundsätzlich für Verspätungsschäden in gleicher Weise haftet wie für Güterschäden, wenn sich die Verspätungsschäden daraus ergeben, dass zwischen der Ankunft des Schiffes und der Auslieferung des Gepäcks ein unangemessen großer Zeitraum verstreicht. Nach Satz 2 soll eine Ausnahme allerdings auch weiterhin bestehen, wenn die Verzögerungen durch Arbeitskämpfmaßnahmen wie Streik oder Aussperrung entstanden sind.

Absatz 3 geht auf den bisherigen Artikel 4 der Anlage zu § 664 HGB und auf Artikel 5 des Athener Übereinkommens

2002 zurück. Da eine von der allgemeinen Regelung für Gepäck- und Verspätungsschäden abweichende Haftungsregelung für Wertsachen getroffen werden soll, erscheint es aus systematischen Gründen sachgerechter, diese Ausnahmeregelung in § 539 HGB-E zu integrieren. Nicht übernommen werden soll allerdings die Vorschrift, wonach die Haftung des Beförderers für Wertsachen, die bei ihm zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt worden, auf den Betrag beschränkt ist, der für sonstiges Gepäck gilt, sofern nicht ein höherer Betrag vereinbart worden ist. Denn da es sich bei Wertsachen, die beim Beförderer zur Aufbewahrung hinterlegt worden sind, nicht um Kabinengepäck im Sinne von § 537 Nummer 4 HGB-E handelt, ist bei Verlust oder Beschädigung dieser Wertsachen ohnehin § 542 Absatz 3 HGB-E anzuwenden. Einer weiteren diesbezüglichen Regelung bedarf es also nicht. Im Übrigen ergibt sich aus § 551 HGB-E, dass höhere Haftungshöchstbeträge vereinbart werden dürfen.

Absatz 4 geht auf den bisherigen Artikel 1 Nummer 6 und 8 der Anlage zu § 664 HGB und auf Artikel 1 Nummer 6 und 8 des Athener Übereinkommens 2002 zurück. Im Interesse leichter Handhabbarkeit erscheint es zweckmäßig, die darin getroffenen Regelungen in die Vorschrift über die Haftung für Gepäck- und Verspätungsschäden zu integrieren. In der Sache ergeben sich keine Änderungen.

Absatz 4 Nummer 1 entspricht dem bisherigen Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a und b der Anlage zu § 664 HGB sowie dem Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a und b des Athener Übereinkommens 2002. Durch den Einschub der Wörter „mit Ausnahme des Gepäcks, das der Fahrgast in oder auf seinem Fahrzeug hat“ im ersten Satzteil von Nummer 1 soll der Definition in Artikel 1 Nummer 6 der Anlage zu § 664 HGB und Artikel 1 Nummer 6 des Athener Übereinkommens 2002 Rechnung getragen werden, wonach bei Anwendung der Vorschrift über den Zeitraum der Beförderung das Gepäck, das der Fahrgast in oder auf seinem Fahrzeug hat, nicht als Kabinengepäck anzusehen ist.

Absatz 4 Nummer 2 entspricht dem bisherigen Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe c der Anlage zu § 664 HGB sowie dem Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a und b des Athener Übereinkommens 2002.

Zu § 540

Satz 1 der Regelung entspricht Artikel 3 Nummer 5 Buchstabe b des Athener Übereinkommens 2002. Dort ist zwar nicht von „Leuten“, sondern von „Bediensteten“ des Beförderers die Rede. Ein sachlicher Unterschied besteht aber nicht. Denn auch der Begriff des „Bediensteten“ setzt ein wirksames Dienstverhältnis zwischen dem Beförderer und der Hilfsperson nicht voraus. Entscheidend ist die Weisungsabhängigkeit der Hilfsperson. In Übereinstimmung mit § 501 HGB-E werden den Leuten die Personen der Schiffsbesatzung gleichgestellt. Dies entspricht der Auslegung des bisherigen Artikels 1 Nummer 8 Buchstabe c der Anlage zu § 664 HGB.

Satz 2 schließt eine Regelungslücke in Artikel 3 Nummer 5 Buchstabe b des Athener Übereinkommens 2002. Denn diese Vorschrift lässt offen, unter welchen Voraussetzungen der Beförderer für weisungsunabhängige Personen haftet, die er zur Erfüllung seiner Pflichten aus dem Personenbe-

förderungsvertrag einsetzt. Lediglich in Artikel 4 Absatz 2 des Athener Übereinkommens 2002 wird auch die Haftung des Beförderers für andere Personen als die Leute des Beförderers geregelt. In Übereinstimmung mit dem Seehandelsrecht (vgl. § 501 HGB-E) und dem gesamten im Handelsgesetzbuch geregelten Transportrecht (vgl. § 428 HGB), aber auch mit dem allgemeinen Zivilrecht (§ 278 BGB), ist es aber geboten, den Beförderer auch für nicht betriebszugehörige Hilfspersonen einstehen zu lassen, die er zur Erfüllung seiner Pflichten aus dem konkreten Beförderungsvertrag einschaltet.

Zu § 541

Die Vorschrift setzt den Betrag fest, bis zu dem der Beförderer für die während der Beförderung entstandenen Personenschäden haftet.

Absatz 1 beschränkt entsprechend Artikel 7 Absatz 1 des Athener Übereinkommens 2002 die Haftung des Beförderers für Personenschäden auf 400 000 Rechnungseinheiten für jeden einzelnen Fahrgast und jeden einzelnen Schadensfall. Bei der Rechnungseinheit handelt es sich, wie sich aus § 544 HGB-E ergibt, um das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der Haftungshöchstbetrag beläuft sich mithin bei einem Stand des Sonderziehungsrechts von 1,16248 Euro am 23. November 2011 auf umgerechnet rund 464 992 Euro. Damit wird der derzeit noch geltende Haftungshöchstbetrag von 163 613,40 Euro (Artikel 5 Absatz 1 der Anlage zu § 664 HGB) deutlich angehoben. Abweichend vom geltenden Recht bezieht sich der Haftungshöchstbetrag auch nicht mehr auf die Gesamtheit der dem Fahrgast während der Reise entstandenen Schäden, sondern nur auf ein einzelnes Schadensereignis. Angesichts dieser deutlichen Anhebung soll davon abgesehen werden, von der in Artikel 7 Absatz 2 des Athener Übereinkommens 2002 vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch zu machen und den Haftungshöchstbetrag noch weiter zu erhöhen.

Absatz 1 kommt nur zum Tragen, wenn dem Beförderer ein Verschulden zur Last fällt und der Beförderer daher nach § 538 Absatz 1 HGB-E haftet. Denn die verschuldensunabhängige Haftung nach § 538 Absatz 2 HGB-E greift ohnehin nur bis zu einem Schaden in Höhe von 250 000 Rechnungseinheiten.

Absatz 2 beruht auf Abschnitt 1.2 des IMO-Vorbehalts und Abschnitt 2.2.2 der IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens 2002, die im Geltungsbereich der VO Athen nach ihrem Artikel 3 Absatz 2 unmittelbar anzuwenden sind. Da diese Regelungen eine Modifikation der Haftung nach dem Athener Übereinkommen 2002 zum Gegenstand haben, erscheint es zweckmäßig, zur Wahrung der Rechtseinheit dieselben Regelungen auch außerhalb des Anwendungsbereichs der VO Athen zur Anwendung gelangen zu lassen.

Nach dem vorgeschlagenen Absatz 2 reduziert sich der in Absatz 1 bestimmte Haftungshöchstbetrag auf 250 000 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Vorfall, wenn der Tod oder die Körperverletzung des Fahrgasts auf bestimmten Umständen beruht. Die Umstände entsprechen denen, die in Abschnitt 1.2 des IMO-Vorbehalts aufgeführt sind. Es handelt sich hierbei um Umstände, die regelmäßig von einer Kriegsversicherung gedeckt sind.

Absatz 3 bestimmt in Übereinstimmung mit Abschnitt 1.2 des IMO-Vorbehalts und Abschnitt 2.2 der IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens 2002, dass in den Fällen, in denen der Tod oder die Körperverletzung auf einem in Absatz 2 aufgelisteten Umstand beruht, die Haftung des Beförderers nicht auf den in Absatz 2 genannten Betrag, sondern auf 340 Mio. Rechnungseinheiten je Schiff und Vorfall beschränkt ist, wenn dieser Betrag unter demjenigen liegt, den der Beförderer allen Ersatzpflichtigen bei Anwendung von Absatz 2 zahlen müsste. In Übereinstimmung mit Abschnitt 2.2.2 der IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens 2002 soll die in Absatz 3 getroffene Regelung allerdings nur gelten, wenn der Betrag von 340 Mio. Rechnungseinheiten unter den Ersatzpflichtigen im Verhältnis der Höhe ihrer Ansprüche und in Form einer einmaligen Zahlung oder von Teilzahlungen aufgeteilt wird.

Zu § 542

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen Artikel 6 der Anlage zu § 664 HGB sowie hinsichtlich der Haftungshöchstbeträge dem Artikel 8 des Athener Übereinkommens 2002.

Absatz 1 bestimmt den Haftungshöchstbetrag für Kabinengepäck. Der Betrag beläuft sich in Übereinstimmung mit dem in Artikel 8 Absatz 1 des Athener Übereinkommens 2002 bestimmten Betrag auf 2 250 SZR; dies sind bei einem Stand des Sonderziehungsrechts am 23. November 2011 von 1,16248 Euro je Sonderziehungsrecht rund 2 616 Euro. Dieser Betrag bezieht sich – anders als bei der Haftung wegen Personenschäden – auf die Gesamtheit der dem Fahrgast während der gesamten Beförderung entstandenen Schäden. Im Vergleich mit dem im bisherigen Artikel 6 Absatz 1 der Anlage zu § 664 HGB vorgesehenen Haftungshöchstbetrag von 2 045,17 Euro liegt der in Absatz 1 vorgesehene Haftungshöchstbetrag damit über dem derzeit geltenden Betrag.

Abweichend vom Wortlaut des bisherigen Artikels 6 Absatz 1 der Anlage zu § 664 HGB bestimmt der vorgeschlagene Absatz 1, dass die Regelung auch für die verspätete Aushändigung von Kabinengepäck gilt. Dies entspricht der Regelung in Artikel 1 Nummer 7 des Athener Übereinkommens 2002 und dem bisherigen Artikel 1 Nummer 2 der Anlage zu § 664 HGB.

Ebenfalls in Abweichung vom Wortlaut des bisherigen Artikels 6 Absatz 1 der Anlage zu § 664 HGB steht Absatz 1 ausdrücklich unter dem Vorbehalt von Absatz 2. Denn obwohl nach § 537 Nummer 4 HGB-E Gepäck, das der Reisende in oder auf seinem Fahrzeug hat, als Kabinengepäck anzusehen ist, gelten für dieses Gepäck in Übereinstimmung mit dem bisherigen Artikel 1 Nummer 6 der Anlage zu § 664 HGB und mit Artikel 1 Nummer 6 des Athener Übereinkommens 2002 besondere Haftungshöchstgrenzen.

Absatz 2 enthält in Übereinstimmung mit dem bisherigen Artikel 6 Absatz 2 der Anlage zu § 664 HGB und mit Artikel 8 Absatz 2 des Athener Übereinkommens 2002 eine Sonderregelung für Verlust, Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Fahrzeugen einschließlich des in oder auf dem Fahrzeug beförderten Gepäcks. Der im geltenden Recht vorgesehene Haftungshöchstbetrag von 8 180,67 Euro wird entsprechend dem internationalen Vorbild auf

12 700 SZR (dies sind bei einem Stand des SZR am 23. November 2011 von 1,16248 Euro je Sonderziehungsrecht rund 14 764 Euro) angehoben. Wegen der Erstreckung der Regelung auf die verspätete Aushändigung wird auf die Begründung zu Absatz 1 verwiesen.

Durch Absatz 3 soll der in dem bisherigen Artikel 6 Absatz 3 der Anlage zu § 664 HGB enthaltene Haftungshöchstbetrag von 3 067,75 Euro auf den in Artikel 8 Absatz 3 des Athener Übereinkommens 2002 bestimmten Haftungshöchstbetrag von 3 375 Rechnungseinheiten (umgerechnet rund 3 923 Euro) angehoben werden. Dieser Betrag soll – wie bisher – für alle Sachen gelten, für die der Beförderer einzustehen hat und die nicht bereits von den Absätzen 1 und 2 erfasst sind. Hierzu zählen auch Wertsachen, die bei dem Beförderer zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt worden sind und für deren Verlust oder Beschädigung der Beförderer nach § 539 Absatz 3 HGB-E haftet. Eine entsprechende Klarstellung, wie sie sich derzeit in Artikel 4 der Anlage zu § 664 HGB findet, erscheint nicht erforderlich.

Absatz 4 gestattet in Übereinstimmung mit dem bisherigen Artikel 6 Absatz 4 der Anlage zu § 664 HGB geltenden Recht und Artikel 8 Absatz 4 des Athener Übereinkommens 2002 die Vereinbarung eines Selbstbehalts. Die Beträge, die als Selbstbehalt vereinbart werden können, werden im Vergleich mit dem bisher geltenden Recht von 306,78 Euro auf 330 SZR (umgerechnet rund 384 Euro) und von 30,68 Euro auf 149 SZR (umgerechnet rund 173 Euro) angehoben.

Die Regelung gilt nicht für Wertsachen, die beim Beförderer zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt worden sind. In Übereinstimmung mit dem bisherigen Artikel 4 der Anlage zu § 664 HGB und mit Artikel 5 des Athener Übereinkommens 2002 soll es dabei bleiben, dass die Haftungshöchstbeträge für Verlust, Beschädigung oder verspätete Auslieferung von derartigen Wertsachen nur, wie § 552 HGB-E bestimmt, zugunsten des Fahrgasts verändert werden können.

Absatz 5 geht auf Artikel 4 Satz 2 der VO Athen zurück, wonach die Entschädigung, die wegen Verlust oder Beschädigung von Mobilitätshilfen oder anderer Spezialausrüstung, die von einem Reisenden mit eingeschränkter Mobilität verwendet wird, zu leisten ist, dem Wiederbeschaffungswert der betreffenden Ausrüstungen oder gegebenenfalls den Reparaturkosten entsprechen muss. Damit soll, wie im Erwägungsgrund 13 der VO Athen ausgeführt, dem Umstand Rechnung getragen werden, dass Mobilitätshilfen und andere von einem Reisenden mit eingeschränkter Mobilität verwendete Spezialausrüstung nicht mit Gepäck gleichgesetzt werden können, für die die Haftung sehr weitgehend beschränkt werden kann.

Mobilitätshilfen sind sämtliche mechanischen Hilfsmittel, derer sich der Fahrgast bedient, um die durch Krankheit, Alter oder Behinderung bedingte Einschränkung seiner Mobilität ganz oder teilweise zu überwinden. Hierzu gehören neben Gehstöcken, Krücken und Gehwagen auch Rollstühle und Prothesen, die der Fortbewegung dienen. Deren Wert wird häufig die Haftungshöchstbeträge der Absätze 1 bis 4 übersteigen, so dass insoweit eine Sonderregelung angezeigt ist. Spezialausrüstung im Sinne der Vorschrift sind Gegenstände, die nicht unmittelbar zur Überwindung der Mobilitätseinschränkung verwendet werden, die aber auf an-

dere Weise mit dieser in Zusammenhang stehen. Zu denken ist etwa an medizintechnische Geräte, die zur Behandlung der die Mobilität des Fahrgasts einschränkenden Krankheit oder Behinderung mitgeführt werden.

Zu § 543

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen Artikel 7 Absatz 2 der Anlage zu § 664 HGB sowie Artikel 10 Absatz 2 des Athener Übereinkommens 2002. Die Regelung soll aus Gründen besserer Lesbarkeit in eine eigenständige Vorschrift aufgenommen und redaktionell überarbeitet werden.

Zu § 544

Abweichend vom bisher geltenden Recht sollen die Haftungshöchstbeträge in Rechnungseinheiten und nicht mehr, wie bisher, in Euro ausgedrückt werden. Damit soll gewährleistet werden, dass bei Anwendung sowohl der VO Athen als auch der im Zweiten Unterabschnitt enthaltenen Regelungen dieselben Haftungshöchstbeträge gelten.

In Übereinstimmung mit Artikel 9 Absatz 1 Satz 1 des Athener Übereinkommens 2002 bestimmt Satz 1, dass es sich bei der Rechnungseinheit um das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds handelt. Die in den §§ 538, 541 und 542 HGB-E in Rechnungseinheiten ausgedrückten Beträge sind nach Satz 2 entsprechend dem Wert der betreffenden Währung gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umzurechnen.

Zu § 545

Die Vorschrift regelt in Übereinstimmung mit Artikel 13 Absatz 1 des Athener Übereinkommens 2002 die Voraussetzungen, unter denen die zugunsten des Beförderers in den §§ 541 und 542 vorgesehenen und etwaige nach § 552 Absatz 1 HGB-E vertraglich vereinbarte Haftungshöchstbeträge unberücksichtigt bleiben. Der Wortlaut der Vorschrift ist an § 507 HGB-E angelehnt. Entsprechend Artikel 13 Absatz 1 des Athener Übereinkommens 2002 bezieht sich § 545 HGB-E bewusst nicht auf § 538 HGB-E. Denn in den Fällen, in denen der Schaden den Betrag von 250 000 Rechnungseinheiten überschreitet, hat die Vorschrift ohnehin nur dann Bedeutung, wenn der Beförderer mangelndes Verschulden nachweisen kann.

In Übereinstimmung mit dem internationalen Vorbild, jedoch abweichend vom bisherigen Artikel 10 Absatz 1 der Anlage zu § 664 HGB, soll die Haftungsbeschränkung nur noch dann entfallen, wenn die in Frage stehende Handlung oder Unterlassung vom Beförderer selbst begangen wurde. Bei qualifiziertem Verschulden der Leute oder der sonstigen Erfüllungsgehilfen des Beförderers soll es also künftig bei der beschränkten Haftung des Beförderers bleiben, es sei denn, dem Beförderer kann auch eigenes schweres Verschulden – etwa grobes Organisationsverschulden – vorgeworfen werden.

Auch der Verschuldensmaßstab ist nicht mehr, wie im bisher geltenden Recht, Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit, sondern, wie im Transportrecht allgemein üblich, Vorsatz oder Leichtfertigkeit, verknüpft mit dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Zu § 546

§ 546 HGB-E regelt entsprechend Artikel 4 des Athener Übereinkommens 2002 und dem bisherigen Artikel 3 der Anlage zu § 664 HGB die Haftung des ausführenden Beförderers. In redaktioneller Hinsicht ist er jedoch § 437 HGB und § 509 HGB-E angeglichen. Dabei verzichtet er zugleich darauf, nach dem Vorbild des Artikels 4 Absatz 2 des Athener Übereinkommens 2002 und des bisherigen Artikels 3 Absatz 2 der Anlage zu § 664 HGB zu bestimmen, dass der Beförderer hinsichtlich der vom ausführenden Beförderer durchgeführten Beförderung für die Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Beförderers sowie der in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten oder Beauftragten des ausführenden Beförderers haftet. Denn dies ergibt sich bereits aus § 540 Satz 2 HGB-E. Darüber hinaus verzichtet er auf eine Übernahme der Regelung in Artikel 12 Absatz 2 des Athener Übereinkommens 2002 und in dem bisherigen Artikel 9 Absatz 2 der Anlage zu § 664 HGB, wonach der Gesamtbetrag des Schadenersatzes, der von dem Beförderer und dem ausführenden Beförderer erlangt werden kann, den Höchstbetrag nicht übersteigen darf, der dem Beförderer oder dem ausführenden Beförderer auferlegt werden kann. Dies ergibt sich bereits aus den Regelungen über die Gesamtschuld (§ 421 BGB). Ebenfalls aus den Regelungen über die Gesamtschuld ergibt sich, dass die Gesamtschuldner im Innenverhältnis grundsätzlich zum Ausgleich verpflichtet sind (§ 426 BGB). Daher wird auch davon abgesehen, die Regelung in Artikel 4 Absatz 5 des Athener Übereinkommens 2002 und in dem bisherigen Artikel 3 Absatz 5 der Anlage zu § 664 HGB, wonach die Vorschrift das Rückgriffsrecht zwischen Beförderer und ausführendem Beförderer nicht berührt, in § 547 aufzunehmen.

Absatz 1 Satz 1 bestimmt zunächst in Übereinstimmung mit dem bisherigen Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b der Anlage zu § 664 HGB und mit Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b des Athener Übereinkommens 2002, dass der ausführende Beförderer ein Dritter sein muss, also eine andere Person als der Beförderer im Sinne des § 537 Nummer 1 HGB-E. Davon abgesehen wird jedoch, zugleich noch zu bestimmen, dass es sich bei dem Dritten um den Schiffseigentümer, den Charterer, den Reeder oder Ausrüster eines Schiffs handeln kann. Denn ein solcher Zusatz erscheint nicht erforderlich. Entscheidend ist allein, ob der Dritte die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt.

In Übereinstimmung mit § 437 HGB und § 509 HGB-E verzichtet Absatz 1 Satz 1 darauf, zusätzlich zu verlangen, dass die Beförderung dem ausführenden Beförderer „übertragen“ worden sein muss. Zwar sieht Artikel 4 Absatz 1 Satz 1 des Athener Übereinkommens 2002 – ebenso wie der bisherige Artikel 3 Absatz 1 Satz 1 der Anlage zu § 664 HGB – dieses Erfordernis vor. Diesem Erfordernis kommt jedoch keine eigenständige Bedeutung zu. Denn zum einen ist schon unklar, wer dem ausführenden Beförderer die Aufgabe übertragen haben muss. Zum andern bleibt auch offen, ob die Übertragung durch einen – wirksamen – Vertrag erfolgen muss. Zur Vermeidung von Missverständnissen soll daher – wie im Gütertransportrecht – nicht an eine „Übertragung“ der Beförderung angeknüpft werden.

Durch die Formulierung „so, als wäre er der Beförderer“ soll, wie in § 509 Absatz 1 Satz 1 HGB-E klargestellt werden, dass für den ausführenden Beförderer auch die Rege-

lung des § 545 HGB-E gilt. Einer dahingehenden klarstellenden Vorschrift bedarf es nicht.

Im Übrigen soll davon abgesehen werden, nach dem Vorbild des Artikels 4 Absatz 1 Satz 1 des Athener Übereinkommens 2002 und des bisherigen Artikels 3 Absatz 1 Satz 1 der Anlage zu § 664 HGB zu bestimmen, dass der Beförderer in den Fällen, in denen die Beförderung ganz oder teilweise durch einen Dritten ausgeführt wird, haftbar bleibt. Dies ergibt sich bereits aus allgemeinen Grundsätzen. Im Übrigen ergibt sich dies auch aus Absatz 3, der eine gesamtschuldnerische Haftung des Beförderers und des ausführenden Beförderers normiert. Von größerer Bedeutung ist die in Artikel 4 Absatz 1 Satz 2 des Athener Übereinkommens 2002 enthaltene Regelung, wonach der ausführende Beförderer in Bezug auf den von ihm durchgeführten Teil der Beförderung den Bestimmungen des Athener Übereinkommens 2002 unterliegt. Entsprechend dieser Regelung bestimmt Satz 1, dass der ausführende Beförderer für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts oder durch Verlust, Beschädigung oder verspätete Aushändigung seines Gepäcks während der vom ausführenden Beförderer durchgeführten Beförderung entsteht, so haftet, als wäre er der Beförderer. Die abweichende Formulierung entspricht der in § 437 Absatz 1 Satz 1 und § 509 Absatz 1 Satz 1 HGB-E. In der Sache ergeben sich keine Abweichungen.

Absatz 1 Satz 2 entspricht dem bisherigen Artikel 3 Absatz 3 der Anlage zu § 664 sowie dem Artikel 4 Absatz 3 des Athener Übereinkommens 2002. Er ist jedoch sprachlich dem § 437 Absatz 1 Satz 2 HGB und § 509 Absatz 1 Satz 2 HGB-E angeglichen.

Absatz 2 entspricht § 437 Absatz 2 HGB und § 509 Absatz 2 HGB-E. Es erscheint zweckmäßig, die in diesen Vorschriften enthaltene Regelung über Einwendungen und Einreden auch in das Personenbeförderungsrecht aufzunehmen.

Die in Absatz 3 enthaltene Regelung, wonach der Beförderer und der ausführende Beförderer gesamtschuldnerisch haften, entspricht dem bisherigen Artikel 3 Absatz 4 der Anlage zu § 664 sowie dem Artikel 4 Absatz 4 des Athener Übereinkommens 2002. Absatz 3 ist jedoch redaktionell überarbeitet und insoweit den Regelungen in § 437 Absatz 3 HGB und § 509 Absatz 3 HGB-E angeglichen.

Zu § 547

§ 547 HGB-E entspricht den Artikeln 11, 13 Absatz 2 und 12 Absatz 3 des Athener Übereinkommens 2002 sowie den bisherigen Artikeln 8 und 10 Absatz 2 der Anlage zu § 664 HGB.

Absatz 1 enthält die sogenannte Himalaya-Klausel, die auch für die Fälle, in denen Leute des Beförderers oder ausführenden Beförderers wegen Schäden in Anspruch genommen werden, die Haftungshöchstbeträge in den §§ 541 und 542 HGB-E für anwendbar erklärt. Abweichend vom Wortlaut des Artikels 11 des Athener Übereinkommens 2002 sowie des bisherigen Artikels 8 der Anlage zu § 664 HGB lässt der Entwurf allerdings nur den „Leuten“ und nicht den „Bediensteten oder Beauftragten des Beförderers“ die Haftungsprivilegierung zugute kommen. In der Sache ergibt sich hieraus jedoch keine Abweichung. Denn unter den Begriff „Bedienstete oder Beauftragte“ fallen, wie sich im englischen Text aus der Verknüpfung dieses Begriffs mit der

„Anstellung“ der Person ergibt („servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment“), nur die Personen, die weisungsabhängig sind und somit als „Leute“ zusehen sind. Selbständige Erfüllungsgehilfen können sich nach dem Athener Übereinkommen 2002 und – ihm folgend – nach diesem Entwurf nur dann auf die Haftungshöchstbeträge berufen, wenn sie als ausführende Beförderer anzusehen sind.

Entsprechend § 508 HGB-E sind den Leuten jedoch die Personen der Schiffsbesatzung gleichzusetzen. Dies entspricht der Auslegung des bisherigen Artikels 8 der Anlage zu § 664 HGB.

Absatz 2 entspricht Artikel 13 Absatz 2 des Athener Übereinkommens 2002. Er bestimmt, dass die in Absatz 1 normierte Haftungsprivilegierung auch der Leute und der Personen der Schiffsbesatzung, gegen die Ansprüche aus außervertraglicher Haftung geltend gemacht werden, entfällt, wenn diesen Personen qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen ist. Abweichend vom bisherigen Artikel 10 Absatz 2 der Anlage zu § 664 HGB liegt qualifiziertes Verschulden dabei nicht schon bei grober Fahrlässigkeit vor. Ebenso wie nach § 547 HGB-E ist qualifiziertes Verschulden im Sinne von Absatz 2 vielmehr erst bei Vorsatz oder bei Leichtfertigkeit, verknüpft mit dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, zu bejahen.

Absatz 3 ist bedingt durch Artikel 12 Absatz 3 des Athener Übereinkommens 2002, wonach in allen Fällen, in denen sich Bedienstete oder Beauftragte des Beförderers oder des ausführenden Beförderers auf die Haftungshöchstbeträge nach dem Übereinkommen berufen können, der Gesamtbetrag des Schadenersatzes, der von dem Beförderer oder dem ausführenden Beförderer sowie von diesen Bediensteten oder Beauftragten erlangt werden kann, diese Höchstbeträge nicht übersteigen darf. Da sich diese Rechtsfolge bereits aus den §§ 421 ff. BGB ergibt, beschränkt sich Absatz 3 nach dem Vorbild des § 508 Absatz 3 HGB-E auf die Klarstellung, dass die Leute des Beförderers oder des ausführenden Beförderers oder eine Person der Schiffsbesatzung gesamtschuldnerisch mit dem Beförderer oder dem ausführenden Beförderer haften, wenn nicht nur sie, sondern auch der Beförderer oder der ausführende Beförderer wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung des Gepäcks eines Fahrgasts in Anspruch genommen werden. Denn die wörtliche Übernahme der genannten Regelung des Athener Übereinkommens könnte dahin missverstanden werden, dass selbst bei schwerem Verschulden eines Schuldners der Gläubiger keinen vollen Schadenersatz erhalte. Dies würde jedoch in Widerspruch zu den §§ 545, 547 Absatz 2 HGB-E stehen.

Zu § 548

Die Vorschrift entspricht mit geringfügigen sprachlichen Änderungen dem Artikel 14 des Athener Übereinkommens 2002 sowie dem bisherigen Artikel 11 der Anlage zu § 664 HGB. Sie bestimmt, dass Ansprüche wegen Schäden, die im Zweiten Unterabschnitt geregelt werden, nur unter den darin vorgesehenen Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden können. Konkurrierende außervertragliche Ansprüche sind mithin ebenso ausgeschlossen wie

Schadensersatzansprüche gegen einen Reiseveranstalter im Sinne von § 651a BGB wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck.

Zu § 549

§ 549 HGB-E entspricht inhaltlich dem Artikel 15 des Athener Übereinkommens 2002 sowie dem bisherigen Artikel 12 der Anlage zu § 664 HGB. Redaktionell ist die Vorschrift jedoch an § 438 HGB sowie § 510 HGB-E angeglichen.

Absatz 1 Satz 1 begründet entsprechend Artikel 15 Absatz 2 des Athener Übereinkommens 2002 und dem bisherigen Artikel 12 Absatz 2 der Anlage zu § 664 HGB eine widerlegliche Vermutung, dass der Fahrgast sein Gepäck unbeschädigt zurück erhalten hat, wenn er nicht rechtzeitig eine Schadensanzeige erstattet. Abweichend von den genannten Artikeln enthält Absatz 1 nicht die Wörter „bis zum Beweis des Gegenteils“. Denn dass die Vermutung widerleglich ist, ergibt sich bereits aus § 292 Satz 1 ZPO.

Durch die Umstellung der Reihenfolge der Regelungen in Artikel 15 des Athener Übereinkommens 2002 und im bisherigen Artikel 12 der Anlage zu § 664 HGB soll – wie in § 438 HGB und § 510 HGB-E – deutlich gemacht werden, dass es sich bei der Pflicht zur Erstattung einer Schadensanzeige nicht um eine echte Rechtspflicht, sondern nur um eine Obliegenheit handelt. Sieht der Fahrgast davon ab, rechtzeitig eine Schadensanzeige zu erstatten, muss er den vollen Beweis führen, dass er sein Gepäck nicht oder nur in beschädigten Zustand zurückerhalten hat. Weitere Rechtsfolgen zieht die Nichterstattung einer Anzeige nicht nach sich.

Absatz 1 Satz 2, wonach es keiner Anzeige bedarf, wenn der Fahrgast zusammen mit dem Beförderer den Zustand des vermeintlich beschädigten Gepäcks bei seiner Aushändigung überprüft, entspricht Artikel 15 Absatz 3 des Athener Übereinkommens 2002 und dem bisherigen Artikel 12 Absatz 3 der Anlage zu § 664 HGB.

Absatz 2 entspricht – abgesehen von sprachlichen Modifikationen – Artikel 15 Absatz 1 des Athener Übereinkommens 2002 und dem bisherigen Artikel 12 Absatz 1 der Anlage zu § 664 HGB.

Nicht mehr bestimmt wird, dass die Anzeige „schriftlich“ sein muss. Nach Absatz 3 Satz 1 reicht es vielmehr aus, wenn die Anzeige in Textform erstattet wird. Dieses Formerfordernis entspricht demjenigen, das in § 438 HGB und § 510 HGB-E vorgesehen ist. Zwar sehen Artikel 15 Absatz 1 des Athener Übereinkommens 2002 und der bisherige Artikel 12 Absatz 1 der Anlage zu § 664 HGB vor, dass die Anzeige „schriftlich“ erstattet wird. Der im Athener Übereinkommen 2002 verwendete Begriff „schriftlich“ ist jedoch autonom auszulegen. Da das Formerfordernis dazu dient, dem Beförderer die Überprüfung des mitgeteilten Schadens zu erleichtern und so die Abwicklung des Schadens zu beschleunigen, erscheint es ausreichend, als schriftlich im Sinne des Athener Übereinkommens von 2002 jede in irgendeiner Weise verkörperte Erklärung anzusehen.

Absatz 3 Satz 2 bestimmt nach dem Vorbild des § 438 Absatz 4 Satz 2 HGB und des § 510 Absatz 4 Satz 2 HGB-E, dass es für die Einhaltung der Frist auf die rechtzeitige Ab-

sendung der Anzeige ankommt. Das Athener Übereinkommen 2002 enthält hierzu keine Regelung.

Zu § 550

Die Vorschrift beruht auf Artikel 16 Absatz 3 des Athener Übereinkommens 2002, der durch das Protokoll von 2002 zur Änderung des Athener Übereinkommens von 1974 neu eingeführt wurde. Entsprechend dem internationalen Vorbild bestimmt sie alternativ zwei Fristen, nach deren Ablauf die im Zweiten Unterabschnitt geregelten Schadensersatzansprüche erlöschen. Sobald eine dieser Fristen abgelaufen ist, tritt die in Absatz 1 normierte Rechtsfolge ein. Aus diesem Grunde wird davon abgesehen, nach dem Vorbild des Athener Übereinkommens 2002 noch zusätzlich zu bestimmen, dass die jeweils kürzere Frist maßgeblich ist.

Die Vorschrift ergänzt die Verjährungsvorschrift in § 606 Nummer 1 HGB-E. Anders als bei der Verjährung ist allerdings das Erlöschen von Amts wegen zu beachten. Im Übrigen hat § 550 HGB-E nur Bedeutung, wenn die Ansprüche noch nicht verjährt sind oder wenn die Einrede der Verjährung noch nicht erhoben wurde. Angesichts der in § 606 Nummer 1 HGB-E geregelten Fristen dürfte § 550 nur ausnahmsweise zur Anwendung gelangen.

Nummer 1 entspricht – abgesehen von geringfügigen sprachlichen Änderungen – dem Artikel 16 Absatz 3 Buchstabe b des Athener Übereinkommens 2002. Sie sieht vor, dass die im Zweiten Unterabschnitt geregelten Schadensersatzansprüche mit Ablauf von drei Jahren ab dem Zeitpunkt erlöschen, in dem der Gläubiger von dem Schaden Kenntnis erlangt hat oder normalerweise hätte erlangen müssen. Da davon auszugehen ist, dass die in Nummer 1 bestimmte Frist regelmäßig die kürzere der in Absatz 1 bestimmten Fristen ist, soll sie an erster Stelle geregelt werden.

Nummer 2 ordnet nach dem Vorbild des Artikels 16 Absatz 3 Nummer 1 des Athener Übereinkommens 2002 das Erlöschen aller Schadensersatzansprüche an, wenn sie nicht fünf Jahre nach der Ausschiffung oder – im Falle des Todes des Fahrgasts – nach dem Zeitpunkt, in dem die Ausschiffung hätte erfolgen sollen, gerichtlich geltend gemacht werden. Da die Ansprüche regelmäßig bereits zwei Jahre nach der Ausschiffung verjähren, dürfte die Frist grundsätzlich nur dann zum Tragen kommen, wenn die Verjährungsfrist gehemmt ist oder neu beginnt.

Zu § 551

Die Vorschrift beruht auf Artikel 10 Absatz 1 und Artikel 18 des Athener Übereinkommens 2002 sowie auf dem bisherigen Artikel 7 Absatz 1 und dem bisherigen Artikel 15 der Anlage zu § 664 HGB. Sie bestimmt, dass jede Vereinbarung unwirksam ist, die im Voraus, d. h. vor Eintritt des Schadensereignisses getroffen wird und durch die die in diesem Unterabschnitt geregelte Haftung für Personen-, Sach- oder Verspätungsschäden ausgeschlossen oder eingeschränkt wird. Dagegen sieht sie davon ab, auch zu bestimmen, dass eine Änderung der Beweislast unwirksam ist. Denn soweit die Änderung der Beweislast zu einer Einschränkung der Haftung gegenüber dem Fahrgast führt, ist diese Änderung bereits durch die in Satz 1 getroffene Regelung erfasst. So ist insbesondere jede Vereinbarung unwirksam, nach der die vermutete Verschuldenshaftung des Be-

förderers nach § 538 Absatz 1 Satz 2 oder § 539 Absatz 1 Satz 2 HGB-E dahingehend geändert wird, dass der Gläubiger das Verschulden nachweisen muss. Dagegen muss es dem Beförderer unbenommen bleiben, mit dem Fahrgast zu vereinbaren, dass die im Zweiten Unterabschnitt geregelte Verschuldenshaftung durch eine Haftung für vermutetes Verschulden ersetzt wird. Denn Artikel 18 des Athener Übereinkommens 2002 hat – ebenso wie der bisherige Artikel 15 der Anlage zu § 664 HGB – allein den Schutz des Fahrgasts zum Ziel. Ein Schutzbedürfnis des Fahrgasts besteht aber nicht, wenn die Veränderung der Beweislast die Rechtsstellung des Fahrgasts verbessert.

Ebenfalls abgesehen wird davon, zusätzlich nach dem Vorbild von Artikel 10 Absatz 1 des Athener Übereinkommens 2002 und dem bisherigen Artikel 7 Absatz 1 der Anlage zu § 664 HGB zu bestimmen, dass der Beförderer mit dem Fahrgast höhere Haftungshöchstbeträge als die in den §§ 541 und 542 vorgesehenen ausdrücklich und schriftlich vereinbaren kann. Denn es ergibt sich bereits aus der vorgeschlagenen Regelung in § 551, dass Vereinbarungen zugunsten des Fahrgasts zulässig sind. Dass mit dem Erfordernis „ausdrücklich und schriftlich“ eine Einschränkung der Vertragsfreiheit zum Schutz des Beförderers gewollt ist, lässt sich den oben genannten Vorbildern nicht entnehmen.

Zu § 552

In Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 533) soll an der Regelung des bisherigen § 674 HGB festgehalten werden, wonach der Beförderer wegen des Beförderungsentgelts ein Pfandrecht an den Sachen des Reisenden hat.

Absatz 1 entspricht dem bisherigen § 674 Absatz 1 HGB. Anders als dort wird jedoch in Übereinstimmung mit der Terminologie, die im vorgeschlagenen Zweiten Unterabschnitt verwendet wird, der Begriff „Reisender“ durch den Begriff „Fahrgast“ ersetzt. Darüber hinaus werden die Wörter „an Bord gebrachte Sachen“ durch das Wort „Gepäck“ ersetzt. Da hierunter jede Sache mit Ausnahme von lebenden Tieren zu verstehen ist, die der Beförderer auf Grund eines Personenbeförderungsvertrags befördert (§ 537 Nummer 3 HGB-E), führt die Änderung zu einer gewissen Ausweitung des Pfandrechts. Denn sie hat zur Folge, dass der Beförderer auch dann ein Pfandrecht an dem Gepäck erwirbt, wenn es sich zwar in der Obhut des Beförderers, aber noch nicht auf dem Schiff befindet (§ 539 Absatz 4 HGB-E).

Absatz 2 entspricht – abgesehen von geringfügigen redaktionellen Änderungen – dem bisherigen § 674 Absatz 2 HGB.

Zum Dritten Abschnitt (Schiffsüberlassungsverträge)

Mit den im Dritten Abschnitt des Fünften Buches vorgeschlagenen Regelungen sollen erstmals im Handelsgesetzbuch die Schiffsmiete, oft auch als Bareboat Charter bezeichnet, und die Zeitcharter als besondere Formen des Schiffsüberlassungsvertrags geregelt werden.

Zum Ersten Unterabschnitt (Schiffsmiete)

In Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Sachverständigengruppe soll im Ersten Unterabschnitt des Dritten

Abschnitts die Schiffsmiete geregelt werden. Dabei soll zugleich der in der Seeschifffahrt gebräuchliche Begriff „Bareboat Charter“ in das Handelsgesetzbuch eingeführt und hierdurch klargestellt werden, dass dieser Begriff mit dem der Schiffsmiete gleichzusetzen ist und dass die Bareboat Charter nicht, wie vereinzelt in der Literatur behauptet wird, ein aliud ist. Der Entwurf beschränkt sich darauf, nur die für die Schiffsmiete wichtigsten Regelungen zu treffen. Die im Ersten Unterabschnitt enthaltenen Regelungen stellen Sonderregelungen gegenüber den im Bürgerlichen Gesetzbuch enthaltenen allgemeinen Vorschriften für Mietverträge (§§ 535 ff. BGB) dar. Soweit im Handelsgesetzbuch bestimmte Fragen nicht geregelt werden, bleiben gemäß Artikel 2 Absatz 1 EGHGB die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs anwendbar.

Entsprechend verschiedenen Vorschlägen zum Abschlussbericht der Sachverständigengruppe sollen die derzeit im Bürgerlichen Gesetzbuch enthaltenen Sonderregelungen über die Fälligkeit der Miete für ein eingetragenes Schiff und über die Kündigung eines Mietverhältnisses über ein eingetragenes Schiff (§§ 579, 580a BGB) entfallen und stattdessen Sonderregelungen in § 553 Absatz 2 und § 556 HGB-E getroffen werden. Nicht gefolgt werden soll dagegen dem Vorschlag, auch die Regelung des § 578a BGB mit ihren Verweisungen auf die §§ 566, 566a, 566e bis 567b BGB in das Handelsgesetzbuch einzuarbeiten und ihren Anwendungsbereich auf nicht eingetragene Schiffe zu erweitern. Zwar mag es durchaus naheliegend sein, entsprechend der vor Inkrafttreten der Durchführungsverordnung zum Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken vom 21. Dezember 1940 (RGBl. I S. 1609; im Folgenden: Durchführungsverordnung von 1940) geltenden Gesetzessystematik, die die Seeschiffe betreffenden Rechtsverhältnisse möglichst im Handelsgesetzbuch zu regeln, die heute im Bürgerlichen Gesetzbuch enthaltenen Sondervorschriften über die Schiffsmiete ins Handelsgesetzbuch zu überführen und diese Vorschriften gemäß Artikel 7 EGHGB auch auf andere Schiffe als Kauffahrteischiffe anzuwenden.

Es erscheint jedoch zweifelhaft, ob an der in § 578a BGB enthaltenen Regelung, die in der Literatur als „wenig glücklich“ kritisiert worden ist (so Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht, Berlin 1959, Anm. 1 zu Anhang zu § 2 SchRG), überhaupt festgehalten werden sollte. Bis zur Einführung des § 578a BGB durch die Durchführungsverordnung von 1940 galt für die Vermietung von Schiffen nicht der Grundsatz „Kauf bricht nicht Miete“. Dieser zum Schutz des Mieters gegen seine vorzeitige „Austreibung“ im Bürgerlichen Gesetzbuch verankerte Grundsatz war bis dahin bewusst auf den Fall der Grundstücksmietete beschränkt. Die Änderung dieser Rechtslage durch die Durchführungsverordnung von 1940 wurde damit begründet, dass Mietverhältnisse bei Seeschiffen bisher selten gewesen seien und dass nach dem am 15. November 1940 beschlossenen Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken (RGBl. I S. 1499; im Folgenden: Schiffsrechtegesetz) „jetzt auch“ das Eigentum an eingetragenen Schiffen ohne Besitzverschaffung übertragen werden könne (vgl. Krieger, Die Durchführungsverordnung zum Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken vom 21. Dezember 1940, Deutsche Justiz 1941, S. 209, 210). Das Schiffsrechtegesetz änderte jedoch nur die Rechtslage für die Übereignung eingetragener Binnen-

schiffe. Soweit Seeschiffe betroffen sind, ließ es die bis dahin bestehende Rechtslage unverändert. Denn schon vor Inkrafttreten des Schiffsrechtegesetzes galt der Grundsatz, dass Seeschiffe – und zwar sowohl eingetragene als auch nicht eingetragene Seeschiffe, einschließlich derjenigen, die nicht zum Erwerb durch Seefahrt verwendet werden – ohne Besitzverschaffung an den Erwerber übereignet werden können (vgl. den bis zum Inkrafttreten der Durchführungsverordnung von 1940 geltenden § 474 HGB in Verbindung mit Artikel 6 EGHGB).

Da mit der heute in § 578a BGB enthaltenen Regelung das Ziel verfolgt wurde, die für den Fall der Veräußerung eines Grundstücks bestehenden mietrechtlichen Vorschriften entsprechend für eingetragene Schiffe zu ergänzen, beschränkt sich der Anwendungsbereich des § 578a BGB zu Recht auf eingetragene Schiffe. Der Mieter eines Schiffes, das nicht in einem Schiffsregister (eines deutschen Gerichts) eingetragen ist, wird also nicht durch § 578a BGB geschützt. Die Beschränkung des Anwendungsbereichs des § 578a BGB erscheint nachvollziehbar, wenn der Gesetzgeber den Mieter eines nicht eingetragenen Schiffes für nicht schutzbedürftig oder für hinreichend geschützt angesehen hat. Für Letzteres spricht, dass nach der Begründung zur Durchführungsverordnung von 1940 ein wesentliches Motiv für die Einführung der hier in Frage stehenden Regelung war, den Mieter eines Schiffes zu schützen, das ohne Besitzverschaffung dem Erwerber übereignet werden kann (vgl. Krieger, a. a. O.). Offensichtlich ging also der Gesetzgeber davon aus, dass der Mieter eines nicht eingetragenen Schiffes hinreichend durch § 986 Absatz 2 BGB geschützt ist. Denn § 986 Absatz 2 BGB gestattet dem Besitzer einer Sache, die durch Einigung und – anstelle der Übergabe – durch Abtretung des Herausgabeanspruchs nach § 931 BGB übereignet wird, dem Erwerber der Sache Einwendungen entgegenzusetzen, die sich aus dem Schuldverhältnis zwischen dem Besitzer und dem ursprünglichen Eigentümer ergeben. § 986 Absatz 2 BGB gewährt aber dem Mieter eines nicht eingetragenen Schiffes keinen Schutz, der mit dem nach § 578a BGB gewährten Schutz vergleichbar ist. Zum einen ist bereits der Umfang des Schutzes ein anderer: Während nach § 578a BGB der Erwerber der Mietsache in den Mietvertrag eintritt, begründet § 986 Absatz 2 BGB nur das Recht des Besitzers, Einwendungen, die zur Zeit der Eigentumsübertragung bestanden, dem Erwerber gegenüber geltend zu machen. Zum andern schützt § 986 Absatz 2 BGB nur den Besitzer einer Sache, die durch Abtretung des Herausgabeanspruchs anstelle der Übergabe übereignet wurde. Die Anwendung des § 986 Absatz 2 BGB setzt aber voraus, dass bei der Eigentumsübertragung überhaupt die Übergabe erforderlich ist. Die Übertragung des Eigentums durch Einigung und Übergabe ist aber nur bei einem nicht eingetragenen Binnenschiff vorgeschrieben. Zur Übertragung des Eigentums an einem Seeschiff bedarf es dagegen auch in den Fällen, in denen das Seeschiff nicht eingetragen ist, nicht der Übergabe und damit auch nicht der Abtretung des Herausgabeanspruchs (§ 929a BGB). Dem Mieter eines nicht eingetragenen Seeschiffs, das ohne Abtretung des Herausgabeanspruchs übereignet wird, gewährt das deutsche Recht also auch keinen Schutz nach § 986 Absatz 2 BGB.

Darüber hinaus geht die Regelung in § 578a BGB, da sie eine quasidingliche Wirkung entfaltet, in Fällen mit Auslandsberührung oftmals ins Leere. Denn nach wohl herr-

schender Meinung entscheidet nicht das auf den Mietvertrag anwendbare Sachrecht, sondern das auf sachenrechtliche Rechtsvorgänge anwendbare Recht, also bei einem eingetragenen Schiff nach deutschem Internationales Privatrecht (Artikel 45 EGBGB) grundsätzlich das Recht des Staates, in dem das Schiff registriert ist, darüber, ob einer Mieterschutzbestimmung die mit ihr bezweckte quasidingliche Wirkung beigemessen werden kann. Dementsprechend findet § 578a BGB keine Anwendung, wenn es sich um die Übereignung eines in einem ausländischen Register eingetragenen vermieteten Schiffes handelt. Der mit § 578a BGB bezweckte Mieterschutz lässt sich also in diesem Falle nicht durchsetzen.

Die dargestellten Unstimmigkeiten und Widersprüche lassen es erforderlich erscheinen, vor einer Überführung der Regelung in § 578a BGB ins Handelsgesetzbuch zu prüfen, ob an ihr überhaupt festgehalten werden sollte und, wenn ja, ob sie unverändert bleiben oder etwa durch eine an § 986 Absatz 2 BGB ausgerichtete Regelung ersetzt werden sollte. Angesichts der Komplexität dieser Fragen entscheidet sich der Entwurf dafür, diese zunächst offen zu lassen und zu einem späteren Zeitpunkt zu klären.

Zu § 553

Absatz 1 umschreibt in Anlehnung an § 535 Absatz 1 Satz 1 BGB den Inhalt der Schiffsmiete. Er bestimmt, dass der Schiffsmietvertrag die Verpflichtung des Vermieters begründet, dem Mieter ein bestimmtes Schiff ohne Besatzung zur Verfügung zu stellen und ihm den Gebrauch dieses Schiffes während der vereinbarten Zeit zu gewähren. Eine ähnliche Regelung findet sich im französischen Recht (Artikel 10 des Gesetzes Nummer 66-420 vom 18. Juni 1966 über Frachtverträge und Seetransportverträge) und im schweizerischen Recht (Artikel 90 des Bundesgesetzes über die Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge – Seeschiffahrtsgesetz).

Schiff im Sinne von Absatz 1 ist, wie in Absatz 1 ausdrücklich bestimmt ist, nur ein Seeschiff. Soweit Gegenstand eines Mietvertrags ein Binnenschiff ist, ist das Binnenschiffahrtsgesetz anzuwenden. Auf Grund des im Entwurf vorgeschlagenen § 27 Absatz 1 BinSchG sind die Vorschriften im Handelsgesetzbuch allerdings entsprechend anzuwenden.

Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigenkommission und der vergleichbaren Regelungen im französischen und schweizerischen Recht, jedoch in Übereinstimmung mit § 85 des Seehandelsschiffahrtsgesetzes der DDR (SHSG), soll auf das Erfordernis, dass das Schiff „ohne vollständige Ausrüstung“ vermietet wird, verzichtet werden. Denn entscheidend ist, dass das Schiff ohne Besatzung vermietet wird.

Ebenfalls verzichtet wird im Entwurf – abweichend vom Vorschlag der Sachverständigenkommission – darauf, dass das Schiff für eine „bestimmte“ Zeit vermietet wird. Denn es sind auch Fälle denkbar, in denen im Vertrag keine bestimmte Zeit festgelegt wird. Die Formulierung „während der Mietzeit“ entspricht dem allgemeinen Mietrecht (§ 535 BGB).

Absatz 2 Satz 1 bestimmt, dass der Mieter die vereinbarte Miete zu zahlen hat. Dies entspricht allgemeinem Mietrecht (§ 535 Absatz 2 BGB).

Absatz 2 Satz 2 regelt die Fälligkeit der Miete, wenn ein Zahlungstermin nicht vertraglich vereinbart ist. In Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Sachverständigenkommission sieht Satz 2 vor, dass die Miete halbmonatlich im Voraus zu zahlen ist. Der Begriff „halbmonatlich“ ist in § 189 BGB definiert.

Absatz 2 Satz 2 soll an die Stelle des § 579 BGB treten, soweit dieser eine Sonderregelung für Schiffe trifft. Anders als § 579 BGB soll dabei zugleich davon abgesehen werden, eine Sonderregelung nur für die Fälle zu treffen, in denen das Schiff im Schiffsregister eingetragen ist. Denn die aus Anlass der im Jahr 1940 erfolgten Umgestaltung der Rechte an eingetragenen Schiffen auf die Grundsätze des Grundstücksrechts getroffene Sonderregelung überzeugt insoweit nicht. Insbesondere erscheint es nicht überzeugend, die Fälligkeit der Miete davon abhängig zu machen, ob das Schiff in einem Schiffsregister eingetragen ist. Entscheidend sollte vielmehr sein, zu welchen Zwecken die Mietsache vermietet wird. Dieser Erwägung trägt der Entwurf durch die in Absatz 3 vorgeschlagene Regelung Rechnung. Eine weitergehende Einschränkung des Anwendungsbereichs von Satz 2 erscheint nicht gerechtfertigt.

Absatz 3 schränkt nach dem Vorbild von § 481 Absatz 3 HGB-E den Anwendungsbereich der für das Handelsgesetzbuch vorgesehenen Vorschriften über den Schiffsmietvertrag ein. Denn die vom allgemeinen Mietrecht im Bürgerlichen Gesetzbuch abweichenden Vorschriften im Handelsgesetzbuch sind – zumindest teilweise – den in der kaufmännischen Praxis verwendeten Formularverträgen nachgebildet. Es erscheint daher folgerichtig, diese Sonderregelungen auch nur dann anzuwenden, wenn das in Frage stehende Schiff zum Erwerb durch Seefahrt genutzt werden soll. Ist dies, wie etwa bei Anmietung einer im Mittelmeer liegenden Segelyacht zu Urlaubszwecken, nicht der Fall, soll allgemeines Mietrecht anwendbar bleiben.

Die in Absatz 3 Satz 1 gewählte Formulierung, wonach der Mieter den Vertrag abgeschlossen haben muss, um das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt zu betreiben, knüpft an die Formulierung in § 477 HGB-E an. Anders als dort kommt es für die Anwendbarkeit der Vorschriften über die Schiffsmiete jedoch nicht darauf an, ob das Schiff tatsächlich zum Erwerb durch Seefahrt genutzt wird. Zu Gewährleistung von Rechtssicherheit soll vielmehr darauf abgestellt werden, welchen Zweck der Mieter bei Abschluss des Vertrages verfolgt. Dies entspricht auch dem Rechtsgedanken der §§ 13 und 14 BGB.

Für die Anwendbarkeit der Vorschriften über die Schiffsmiete soll es auch nicht darauf ankommen, ob der Mieter Kaufmann oder Kleingewerbetreibender ist. Ähnlich wie in § 481 Absatz 3 HGB-E sollen also nach dem Entwurf die handelsrechtlichen Sonderregelungen über die Schiffsmiete auch auf Verträge mit Kleingewerbetreibenden zur Anwendung kommen, vorausgesetzt, sie mieten das Schiff dazu an, um es zu Erwerbszwecken zu nutzen. Da jedoch auf Verträge mit Kleingewerbetreibenden die für beiderseitige Handelsgeschäfte geltenden Vorschriften im Ersten Abschnitt des Vierten Buches des Handelsgesetzbuchs nicht anzuwenden sind, bestimmt Satz 2, dass in Ansehung des Schiffs-

mietvertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches mit Ausnahme der §§ 348 bis 350 HGB ergänzend anzuwenden sind. Dies entspricht der Wertung des § 481 Absatz 3 Satz 2 HGB-E und des ihm als Vorbild dienenden § 407 Absatz 3 Satz 2 HGB.

Zu § 554

Die Vorschrift regelt nach dem Vorbild des Entwurfs der Sachverständigengruppe (§ 535), welche Pflichten den Vermieter und den Mieter bei Übergabe und Rückgabe des Schiffes treffen. Darüber hinaus regelt er in Abweichung vom Entwurf der Sachverständigengruppe, wer zur Instandhaltung des Schiffes verpflichtet ist.

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

Abweichend von § 535 Absatz 1 Satz 2 BGB und der zum Zeitchartervertrag getroffenen Regelung in § 562 HGB-E begründet die Vorschrift keine Verpflichtung des Vermieters, das Schiff während der Dauer des Mietvertrags in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu erhalten und insbesondere dafür zu sorgen, dass das Schiff während der gesamten Dauer des Mietvertrages seetüchtig und ladungstüchtig ist. Vielmehr soll in Absatz 2 Satz 1 geregelt werden, dass bei einer Bareboat Charter nach Übergabe des Schiffes an den Mieter dieser für die Instandhaltung des Schiffes aufzukommen hat.

Absatz 2 bestimmt in Anlehnung an die in der Praxis verwendeten Charterformulare sowie an § 85 Absatz 2 des Seehandlungsschiffahrtsgesetzes der DDR (SHSG) die Pflichten des Mieters.

Absatz 2 Satz 1 beruht auf der in Charterformularen üblichen Maintenance Clause, wonach bei einer Bareboat Charter der Mieter nach Übergabe des Schiffes verpflichtet ist, das Schiff instand zu halten. Er stellt damit zugleich klar, dass der Vermieter anders als der nach § 535 Absatz 1 Satz 2 BGB und anders als der Zeitvercharterer nach § 561 HGB-E nicht verpflichtet ist, das Schiff während der Dauer des Mietvertrags in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu erhalten und insbesondere dafür zu sorgen, dass das Schiff während der gesamten Dauer des Mietvertrags seetüchtig und ladungstüchtig ist.

Nach Absatz 2 Satz 2 ist der Mieter verpflichtet, das Schiff nach Beendigung des Mietverhältnisses in einem Zustand zurückzugeben, der dem Übergabezustand unter Berücksichtigung der normalen Abnutzung entspricht. Die Abnutzung der Mietsache durch vertragsgemäßen Gebrauch fällt damit – wie auch nach § 538 BGB – dem Vermieter zur Last. Der Mieter haftet nicht für Veränderungen oder eine Verschlechterung des Schiffes, soweit sie Folge des vertragsgemäßen Gebrauchs sind.

Zu § 555

Die vorgeschlagene Regelung übernimmt wörtlich § 86 Absatz 3 SHSG, wonach der Mieter die Rechte des Vermieters gegenüber Dritten für den Vermieter zu sichern hat. Dies gilt vor allem für Schadensersatzansprüche, die dem Ver-

mieter als Eigentümer des Schiffes gegen Dritte aus der Verwendung des Schiffes durch den Mieter entstehen können.

Zu § 556

Die Vorschrift bestimmt, wann eine Kündigung zulässig ist. Sie beruht auf Vorschlägen zum Abschlussbericht der Sachverständigengruppe, die Regelung des § 580a BGB, soweit sie sich auf Schiffe bezieht, in das Handelsgesetzbuch zu integrieren. Anders als § 580a BGB stellt der Entwurf dabei allerdings nicht darauf ab, ob das Schiff im Schiffsregister eingetragen ist. Denn die aus Anlass der im Jahr 1940 erfolgten Umgestaltung der Rechte an eingetragenen Schiffen auf die Grundsätze des Grundstücksrechts getroffene Sonderregelung in § 580a BGB überzeugt insoweit nicht. Insbesondere erscheint es in der Sache wenig überzeugend, die Dauer einer Kündigungsfrist davon abhängig zu machen, ob das Schiff in einem Schiffsregister eingetragen ist. Entscheidend sollte vielmehr sein, zu welchen Zwecken die Mietsache vermietet wird. Auf einer ähnlichen Erwägung beruht auch die Regelung in § 580a Absatz 2 BGB über die Kündigung eines Mietverhältnisses über Geschäftsräume. Dieser Erwägung trägt der Entwurf dadurch Rechnung, dass er nach seinem § 553 Absatz 3 HGB-E die im Handelsgesetzbuch verankerten Sonderregelungen über die Schiffsmiete nur zur Anwendung gelangen lassen will, wenn der Mieter den Vertrag abschließt, um das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt zu betreiben. Eine darüber hinaus gehende Einschränkung des Anwendungsbereichs der Kündigungsvorschriften erscheint nicht gerechtfertigt.

Satz 1 bestimmt zunächst in Anlehnung an § 580a Absatz 1 Nummer 2 BGB, dass das Mietverhältnis spätestens am ersten Werktag einer Woche zum Ablauf des folgenden Sonnabends gekündigt werden kann. Dabei berücksichtigt Satz 1, dass nach § 553 Absatz 2 Satz 2 HGB-E die Miete nach einem Zeitabschnitt von jeweils 14 Tagen fällig ist und sich daher eine ordentliche Kündigung nach dem bisherigen § 580 Absatz 1 Nummer 2 BGB richtet.

Satz 2 ist § 580a Absatz 1 Nummer 3 BGB nachgebildet. Durch diese Vorschrift soll berücksichtigt werden, dass nach dem Vertrag die Miete auch nach längeren Zeitschnitten bemessen sein kann.

Zum Zweiten Unterabschnitt (Zeitcharter)

Entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe soll als ein weiterer Sonderfall des Schiffsüberlassungsvertrags der Zeitchartervertrag geregelt werden. Die in den Entwurf aufgenommenen Vorschriften entsprechen weitgehend denen im Abschlussbericht der Sachverständigengruppe (§§ 537 ff.).

Nicht übernommen wird der Vorschlag der Sachverständigengruppe, eine Regelung in Anlehnung an die §§ 566, 578a BGB für den Fall der Veräußerung eines zeitvercharterten Schiffes zu treffen. Da die Anwendung des § 578a BGB auf die Fälle beschränkt ist, in denen der Mieter unmittelbaren Alleinbesitz an dem eingetragenen Schiff hat, kommt eine Anwendung des § 578a BGB auf Zeitcharterverträge schon nach geltendem Recht nicht in Betracht. Angesichts der in der Vorbemerkung zum Dritten Unterabschnitt ausgeführten Gründe begegnet es Bedenken, den Anwendungsbereich der Regelung in § 578a BGB noch

auszuweiten und in den Zweiten Unterabschnitt eine Regelung aufzunehmen, die sich an § 578a BGB orientiert.

Zu § 557

Die vorgeschlagene Vorschrift umschreibt den Vertragstyp „Zeitchartervertrag“. Durch diese Vorschrift soll die Diskussion darüber, wie der Zeitchartervertrag rechtlich einzuordnen ist, beendet und zugleich klargestellt werden, dass es sich beim Zeitchartervertrag um einen Vertrag sui generis handelt, der weder Seefrachtvertrag noch Schiffsmietvertrag ist. Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 537).

Nach Absatz 1 zählt zu den wesentlichen Pflichten des Zeitvercharterers, dem Zeitcharterer zu dessen Verwendung ein bestimmtes Seeschiff mit Besatzung zur Verfügung zu stellen und entsprechend den Vorgaben des Zeitcharterers mit diesem Schiff Güter oder Personen zu befördern bzw. andere Leistungen zu erbringen. Entscheidend ist hier die Leistungserbringung und nicht der Erfolg der Leistung. Durch die Formulierung „zu dessen Verwendung“ soll die Weisungsbefugnis des Zeitcharterers als das wesentliche Charakteristikum der Zeitcharter in die Vertragstypbeschreibung Eingang finden, ohne dass bereits an dieser Stelle Einzelheiten des Weisungsrechts geregelt werden. Soweit der Zeitcharterer direkt dem Kapitän oder der sonstige Schiffsbesatzung Weisungen erteilt, befolgen diese die Weisung lediglich als Erfüllungsgehilfen des Zeitvercharterers.

Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe soll es für das Vorliegen eines Zeitchartervertrages nicht darauf ankommen, dass das Schiff „für eine bestimmte Zeit“ zur Verfügung gestellt wird. Entscheidend ist allein die Dauerhaftigkeit der Zurverfügungstellung des Schiffes, nicht dagegen die Tatsache, ob die Dauer konkret festgelegt ist. Aus diesem Grunde wird vorgeschlagen, die Worte „auf Zeit“ zu verwenden.

Schiff im Sinne von Absatz 1 ist, wie bei der Schiffsmiete (§ 553 HGB-E), nur ein Seeschiff. Die Zurverfügungstellung eines Binnenschiffs mit Besatzung fällt also nicht in den Anwendungsbereich des Zweiten Unterabschnitts. Soweit Gegenstand eines Zeitchartervertrags ein Binnenschiff ist, ist das Binnenschiffahrtsgesetz anzuwenden. Nach dem im Entwurf vorgeschlagenen § 27 Absatz 2 BinSchG sollen die Vorschriften im Handelsgesetzbuch allerdings auf den Zeitchartervertrag, der einen Binnenschiff zum Gegenstand hat, entsprechend anzuwenden sein.

Absatz 2 bestimmt als wesentliche Leistungspflicht des Zeitcharterers die Verpflichtung, die vereinbarte Zeitfracht zu zahlen. Der Begriff „Zeitfracht“ soll für die Bezeichnung des seitens des Zeitcharterers geschuldeten Entgelts neu in das Seehandelsrecht eingeführt werden.

Absatz 3 schränkt nach dem Vorbild von § 553 Absatz 3 HGB-E den Anwendungsbereich der für das Handelsgesetzbuch vorgesehenen Vorschriften über den Zeitchartervertrag ein. Auf die Begründung zu § 553 Absatz 3 HGB-E wird verwiesen.

Zu § 558

Die Vorschrift hat ihr Vorbild in dem bisherigen § 557 HGB. Sie bestimmt, dass jede Partei des Zeitchartervertrags

verlangen kann, dass über diesen Vertrag eine privatschriftliche Urkunde errichtet wird. Abweichend von § 154 Absatz 2 BGB bedarf es also keiner zusätzlichen Verabredung, um einen Anspruch auf eine schriftliche Beurkundung zu begründen. Allerdings greift bei fehlender Beurkundung auch nicht § 154 Absatz 2 BGB, wonach im Zweifel anzunehmen ist, dass der Vertrag bis zur Beurkundung nicht geschlossen ist. Denn diese Rechtsfolge tritt nur ein, wenn eine Beurkundung verabredet ist. Eine vergleichbare Regelung findet sich für den Reisefrachtvertrag in § 527 Absatz 1 Satz 2 HGB-E.

Zu § 559

Die Vorschrift entspricht dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 538).

Absatz 1 präzisiert die in § 557 Absatz 1 HGB-E dem Zeitvercharterer auferlegte Pflicht, dem Zeitcharterer ein bestimmtes Seeschiff zur Verfügung zu stellen. Er bestimmt, dass der Zeitvercharterer zur Erfüllung dieser Pflicht dem Zeitcharterer das Schiff zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort in einem Zustand bereitstellen muss, der einen vertragsgemäßen Gebrauch erlaubt. Der Begriff des „Bereitstellens“ wurde gewählt, da eine Übergabe des Schiffes nicht stattfindet. Vielmehr behält der Zeitvercharterer den Besitz am Schiff. Denn seiner Besatzung bleibt sowohl die Bedienung des Schiffes als auch die Ladungsfürsorge vorbehalten. Der Zeitcharterer hat keine tatsächliche Einwirkungsmöglichkeit auf das Schiff. Im Übrigen orientiert sich die Formulierung an § 535 Absatz 1 Satz 2 BGB.

Absatz 2 behandelt den Fall, dass das Schiff nach dem Vertrag zu einem bestimmten Termin oder innerhalb einer bestimmten Frist bereitgestellt werden soll. Kommt der Zeitvercharterer dieser vertraglichen Pflicht nicht nach, räumt Absatz 2 dem Zeitcharterer ein von einer Fristsetzung unabhängiges Rücktrittsrecht ein. Die Regelung ist dem Fixhandelskauf des § 376 HGB und dem relativen Fixgeschäft des § 323 Absatz 2 Nummer 2 BGB nachgebildet. Die zeitlichen Erwartungen, die nach dem Willen der Parteien mit der Terminvereinbarung verknüpft sind, sind jedoch in dem vorgeschlagenen Absatz 2 geringer als in den vorgenannten Vorschriften. Insbesondere muss – anders als beim Fixhandelskauf (vgl. hierzu BGH, Urteil vom 17. Januar 1990, BGHZ 110, 96) – die Einhaltung der Leistungszeit nach dem Parteiwillen nicht derart wesentlich sein, dass mit der zeitgerechten Leistung der Zeitchartervertrag stehen und fallen soll. Auf das Erfordernis der Fristsetzung als Rücktrittsvoraussetzung soll vielmehr immer dann verzichtet werden können, wenn das Schiff nach dem Vertrag zu einem bestimmten Termin oder innerhalb einer Frist bereitgestellt werden soll.

Die Voraussetzung, dass „offensichtlich ist, dass sie nicht erfüllt werden wird“ soll dem Zeitcharterer ein unnötiges Zuwarten ersparen, wenn bereits zu einem früheren Zeitpunkt feststeht, dass der vereinbarte Bereitstellungszeitpunkt vom Zeitvercharterer nicht eingehalten werden wird. Dies entspricht dem Rechtsgedanken des § 323 Absatz 4 BGB.

Inwieweit der Zeitcharterer wegen der Pflichtverletzung noch einen Schadensersatzanspruch hat, ergibt sich aus den §§ 281, 280 BGB. Ein Bedarf, eine entsprechende Regelung

in den Zweiten Unterabschnitt aufzunehmen, ist nicht ersichtlich.

Zu § 560

Die vorgeschlagene Vorschrift entspricht dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 539). Sie regelt, wer zur Erhaltung des Schiffes während der Dauer des Zeitchartervertrags verpflichtet ist. Satz 1 bestimmt, dass der Zeitvercharterer die Pflicht hat, das Schiff während der gesamten Dauer des Zeitchartervertrags in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu erhalten. Die gewählte Formulierung lehnt sich an § 80 SHSG an. Ergänzend bestimmt Satz 2, dass diese Verpflichtung die Pflicht des Zeitvercharterers umfasst, dafür zu sorgen, dass das Schiff während der gesamten Dauer des Zeitchartervertrags seetüchtig und ladungstüchtig ist. Eine Definition der Begriffe „Seetüchtigkeit“ und „Ladungstüchtigkeit“ findet sich in § 485 HGB-E.

Zu § 561

Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 540).

Absatz 1 Satz 1 knüpft an § 557 Absatz 1 HGB-E an, wonach der Zeitvercharterer dem Zeitcharterer zu dessen Verwendung ein Schiff zur Verfügung stellen muss. Der Satz stellt klar, dass der Zeitcharterer das Recht hat, zu bestimmen, wie das Schiff während der Dauer des Zeitchartervertrags zu verwenden ist. Unter Verwendung des Schiffes im Sinne dieser Regelungen ist die wirtschaftliche Verwendung zu verstehen, im Gegensatz zu der Führung und Bedienung des Schiffes, für die der Zeitvercharterer verantwortlich bleibt.

Absatz 1 Satz 2 regelt den Fall, dass der Zeitcharterer im Rahmen der Verwendung des Schiffes eine Weisung erteilt, einen bestimmten Hafen oder Liegeplatz anzulaufen. Er bestimmt, dass der Zeitcharterer bei der Erteilung dieser Weisung mit der „gebotenen Sorgfalt“ darauf achten muss, dass dieser Hafen oder Liegeplatz sicher ist. Durch die Formulierung „mit der gebotenen Sorgfalt“ soll klargestellt werden, dass den Zeitvercharterer keine verschuldensunabhängige Einstandspflicht („warranty“) für die Sicherheit des Hafens oder Liegeplatzes trifft. Der Sorgfaltsmaßstab bestimmt sich nach § 347 HGB. Abzustellen ist also auf die Sorgfalt eines ordentlichen Zeitcharterers. Eine vergleichbare Vorschrift findet sich in § 528 Absatz 2 HGB-E.

Verletzt der Zeitcharterer seine Pflicht, ergeben sich die Rechtsfolgen der Haftung für dadurch verursachte Schäden aus § 567 HGB-E und den darin in Bezug genommenen allgemeinen schuldrechtlichen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Soweit nach diesen Vorschriften Schadensersatz gefordert wird, ist zu beachten, dass dieser durch ein Mitverschulden des Zeitvercharterers nach § 254 BGB gemindert oder sogar ausgeschlossen sein kann. Dies ist etwa der Fall, wenn der Kapitän Kenntnis von der Unsicherheit des Hafens oder Liegeplatzes hatte und gleichwohl den Hafen oder den Liegeplatz angelaufen hat.

Absatz 2 berücksichtigt, dass der Zeitvercharterer nach dem Zeitchartervertrag ein Schiff mit Besatzung zur Verfügung zu stellen hat. Dementsprechend sollen auch die Führung und die sonstige Bedienung des Schiffes im Verantwortungsbereich des Zeitvercharterers bleiben. Die Formulierung

„Führung und sonstige Bedienung des Schiffes“ ist dem bisherigen § 607 Absatz 2 Satz 1 HGB entnommen. Der Zeitvercharterer bleibt also für die Navigation und technische Handhabung des Schiffes verantwortlich. Dies gilt insbesondere auch dann, wenn der Zeitcharterer Weisungen erteilt, die sich auf die Verwendung des Schiffes beziehen. Denn das Weisungsrecht des Zeitcharterers endet dort, wo durch die Weisung die Sicherheit des Schiffes, der Ladung oder der Besatzung gefährdet wird.

Absatz 3 gestattet dem Zeitcharterer, das Schiff an einen Dritten weiterzuverchartern. Dies entspricht allgemeiner Übung.

Zu § 562

Die Vorschrift bestimmt entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 541), dass Zeitvercharterer und Zeitcharterer sich wechselseitig über alle Umstände, die für das Schiff und die Reisen von Bedeutung sind, unterrichten müssen. Dies folgt zwar bereits aus § 242 BGB. Es erscheint aber zur Klarstellung sinnvoll, dies auch noch einmal ausdrücklich zu regeln.

Zu § 563

Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 542).

Absatz 1 regelt den in der Praxis bedeutsamsten Fall, dass das Schiff zur Beförderung von Gütern verwendet wird. Er bestimmt, dass in diesem Fall der Zeitcharterer – und nicht der Zeitvercharterer oder die von ihm eingesetzte Schiffsbesatzung – verpflichtet ist, die Ladung zu laden, zu stauen, zu befestigen und zu löschen.

Absatz 2 knüpft an § 561 Absatz 2 HGB-E an, wonach der Zeitvercharterer für die Führung und die sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich ist. Mit Blick auf diese Regelung stellt Absatz 2 klar, dass auch dann, wenn der Zeitcharterer pflichtgemäß die Ladung verlädt, der Zeitvercharterer verpflichtet bleibt, dafür zu sorgen, dass die Verladung die Seetüchtigkeit des Schiffes nicht beeinträchtigt. Eine entsprechende Pflichtenverteilung findet sich im allgemeinen Transportrecht in § 412 Absatz 1 HGB. Der Begriff „Seetüchtigkeit“ entspricht dem in § 412 Absatz 1 HGB verwendeten Begriff der „Betriebssicherheit“.

Zu § 564

Die Vorschrift regelt nach dem Vorbild des Vorschlags der Sachverständigengruppe (§ 544), welche der Vertragsparteien die beim Betrieb des Schiffes entstehenden Kosten zu tragen hat und welche sonstigen Pflichten hierbei entstehen.

Nach Absatz 1 hat der Zeitvercharterer alle Kosten des Schiffsbetriebs zu tragen, die unabhängig vom konkreten Einsatz des Schiffes entstehen. Um dies noch deutlicher als die Sachverständigengruppe zum Ausdruck zu bringen, verwendet der Entwurf die Formulierung „fixe Kosten“ anstelle der im Vorschlag der Sachverständigengruppe verwendeten Formulierung „laufende Kosten“. Zum besseren Verständnis und zur leichteren Handhabbarkeit der Vorschrift zählt der Entwurf darüber hinaus einige typische im Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb entstehende Kosten beispielhaft auf, darunter die Kosten der Besatzung, der

Ausrüstung, der Unterhaltung und der Versicherung des Schiffes.

Absatz 2 Satz 1 regelt, wer die variablen Kosten, d. h. die vom konkreten Einsatz des Schiffes abhängigen Kosten, zu tragen hat. Unter die variablen Kosten fallen, wie Satz 1 beispielhaft aufführt, Hafengebühren, Lotsengelder, Schlepperhilfen und Prämien für eine weiter gehende Versicherung des Schiffes. Die Formulierung „Prämien für eine weiter gehende Versicherung des Schiffes“ berücksichtigt, dass die allgemeinen Versicherungsprämien vom Zeitvercharterer getragen werden müssen. Die unter Satz 1 fallenden Prämien sind etwa solche, die dadurch entstehen, dass auf Weisung des Zeitcharterers das Schiff in einem – nicht vertraglich ausdrücklich festgelegten – besonders gefährlichen Gebiet eingesetzt werden soll und dadurch der Abschluss einer Zusatzversicherung erforderlich wird. Es erscheint in diesem Falle nur konsequent, den Zeitcharterer für Zusatzprämien eintreten zu lassen.

Nach Absatz 2 Satz 2 hat der Zeitcharterer nicht nur die Kosten für den erforderlichen Schiffstreibstoff handelsüblicher Qualität zu tragen. Vielmehr erlegt er dem Zeitcharterer zugleich die Pflicht auf, den Schiffstreibstoff einzuzukaufen.

Zu § 565

Die Vorschrift regelt entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 545), wann die nach § 557 Absatz 2 HGB-E vom Zeitcharterer zu zahlende Zeitfracht fällig wird und unter welchen Voraussetzungen der Zeitcharterer von der Pflicht zur Zahlung der Zeitfracht befreit wird.

Nach Absatz 1 ist die Zeitfracht halbmonatlich im Voraus zu zahlen. Die Fälligkeitsregelung spiegelt eine international übliche seehandelsrechtliche Praxis wider. Eine vergleichbare Regelung findet sich für den Schiffsmietvertrag in § 553 Absatz 2 Satz 2 HGB-E.

Absatz 2 Satz 1 befreit den Zeitcharterer von der Pflicht zur Zahlung von Zeitfracht, wenn das Schiff „off-hire“ ist, also dem Zeitcharterer aus Gründen, die dem Risikobereich des Zeitvercharterers zuzurechnen sind, nicht zur Verfügung steht. Zu den Gründen gehören insbesondere Mängel des Schiffes. Für die Bestimmung des Risikobereichs des Zeitvercharterers geben die für das Weisungsrecht maßgeblichen Verantwortungsbereiche des Zeitvercharterers und des Zeitcharterers einen Anhalt. Dementsprechend sind insbesondere diejenigen Umstände dem Risikobereich des Zeitvercharterers zuzuordnen, die die Führung und Bedienung des Schiffes betreffen.

Absatz 2 Satz 2 regelt ergänzend den Fall, dass das Schiff dem Zeitcharterer nur eingeschränkt zur Verfügung steht. Die Vorschrift bestimmt, dass in diesem Fall eine herabgesetzte Zeitfracht zu zahlen ist, wenn die vertragsgemäße Verwendung des Schiffes gemindert ist. Die Regelung orientiert sich an der Bestimmung über die Mietminderung bei Sach- und Rechtsmängeln in § 536 BGB.

Zu § 566

Die Vorschrift räumt nach dem Vorbild des Vorschlags der Sachverständigengruppe (§ 546) dem Zeitvercharterer ein gesetzliches Pfandrecht als Sicherungsmittel ein. Hierdurch sollen Diskussionen über die Geltung der Vorschriften des

Vermieterpfandrechts im Rahmen des Zeitchartervertrags vermieden werden.

Absatz 1 Satz 1 begründet ein gesetzliches Pfandrecht des Zeitvercharterers für alle Forderungen aus dem Zeitchartervertrag. Zu den Forderungen zählen nicht nur, wie von der Sachverständigengruppe vorgeschlagen, der Anspruch auf Zeitfracht, sondern auch sonstige vertragliche Forderungen wie etwa der Anspruch auf Kostenersatz nach § 564 Absatz 2 HGB-E. Denn auch für sonstige vertragliche Forderungen gibt es ein Sicherungsbedürfnis des Zeitvercharterers.

Das Pfandrecht soll grundsätzlich an allen an Bord des Schiffes befindlichen Sachen bestehen. Hierzu zählt auch der Treibstoff. Voraussetzung ist aber, dass die Sachen im Eigentum des Zeitcharterers stehen. Dagegen soll es – anders als beim gesetzlichen Pfandrecht des Frachtführers (§ 441 Absatz 1 Satz 1 HGB-E), des Spediteurs (§ 464 HGB-E), des Lagerhalters (§ 475b Absatz 1 Satz 1 HGB-E) oder des Verfrachters (§ 495 Absatz 1 Satz 1 HGB-E) – nicht ausreichen, dass die Sachen mit Zustimmung des Eigentümers an Bord des Schiffes gelangt sind. Denn es erscheint zu weitgehend, einen Dritten, der seine Güter dem Zeitcharterer zur Beförderung übergeben hat, mit seinen Sachen für Verpflichtungen des Zeitcharterers haften zu lassen. Zwar lässt sich argumentieren, dass der Zeitvercharterer mit den vorgenannten Personen durchaus vergleichbar ist. Denn dadurch, dass der Zeitcharterer die Ladung in das Schiff verlädt, verschafft er dem Zeitvercharterer zumindest Mitbesitz an der Ladung und ermöglicht hierdurch, dass der Zeitvercharterer die Ladung befördert. Auch kann der Zeitvercharterer regelmäßig nicht davon ausgehen, dass der Zeitcharterer Eigentümer der Ladung ist, die in sein Schiff verladen wird. Der Zeitvercharterer unterscheidet sich aber vom Frachtführer, Spediteur, Lagerhalter und Verfrachter dadurch, dass er nach § 565 Absatz 1 HGB-E Anspruch auf Vorauszahlung der Zeitfracht hat. Er ist also nicht in gleicher Weise vorleistungspflichtig wie der Frachtführer, Spediteur, Lagerhalter oder Verfrachter. Dementsprechend ist das Schutzbedürfnis des Zeitvercharterers nicht mit dem Schutzbedürfnis der zuletzt genannten Personen vergleichbar.

Absatz 1 Satz 2 stellt klar, dass ein gutgläubiger Erwerb des gesetzlichen Pfandrechts nach den für den Erwerb des Eigentums geltenden Vorschriften der §§ 932, 934, und 935 BGB nicht möglich ist. Durch diese Regelung soll vermieden werden, dass Rechtsunsicherheit darüber entsteht, ob das gesetzliche Pfandrecht des Zeitvercharterers überhaupt gutgläubig erworben werden kann oder ob – wie beim Vermieterpfandrecht – ein gutgläubiger Erwerb ausgeschlossen ist.

Nach Absatz 2 Satz 1 soll – anders als im Mietrecht – ein Pfandrecht des Zeitvercharterers auch an Forderungen des Zeitcharterers entstehen. Dabei handelt es sich aber nur um Forderungen aus Fracht- und Unterzeitcharterverträgen, die der Zeitcharterer abgeschlossen hat und die mit dem zeitvercharterten Schiff erfüllt werden. Durch diese Regelung sollen die nach geltendem Recht bestehende Probleme beseitigt werden, die daraus entstehen, dass die in den Zeitcharterverträgen vereinbarte Verpfändung der Forderungen des Zeitcharterers dem Schuldner der Unterfrachtforderung re-

gelmäßig nicht, wie dies nach § 1280 BGB Voraussetzung für die Wirksamkeit der Verpfändung ist, angezeigt wird.

Absatz 2 Satz 2 bestimmt in Anlehnung an § 1282 BGB, dass der Schuldner der Forderung ab dem Zeitpunkt, ab dem er Kenntnis von dem Pfandrecht hat, nur an den Zeitvercharterer leisten kann. Die Formulierung „Kenntnis von dem Pfandrecht“ knüpft an § 407 Absatz 1 BGB an, der nach § 1273 Absatz 2 und § 1257 in Verbindung mit § 1275 BGB auch auf ein gesetzliches Pfandrecht an Rechten entsprechend anzuwenden ist. Sie impliziert, dass der Zeitvercharterer entsprechend § 407 Absatz 1 BGB eine Leistung, die der Schuldner der Forderung bewirkt, gegen sich gelten lassen muss, solange der Schuldner bei der Leistung keine Kenntnis von dem Pfandrecht hat. Kenntnis vom Pfandrecht erlangt der Schuldner nicht nur dann, wenn ihm der Zeitcharterer, wie in der Praxis eher unwahrscheinlich, das Pfandrecht anzeigt. Vielmehr ist das Erfordernis der Kenntniserlangung auch dann erfüllt, wenn der Schuldner auf andere Weise von Tatsachen Kenntnis erlangt, die das Pfandrecht bewirken. Darauf, ob der Schuldner die Tatsachen zutreffend rechtlich bewertet hat, kommt es nicht an.

Absatz 2 Satz 3 berücksichtigt, dass der Schuldner in den Fällen, in denen ihm sein Gläubiger das Pfandrecht nicht angezeigt hat, keine Gewissheit hat, ob er die ihm zur Kenntnis gelangten Tatsachen richtig bewertet hat und in welchem Umfang dem Zeitvercharterer ein Pfandrecht zusteht. Um dem Schuldner gleichwohl zu ermöglichen, mit befreiender Wirkung zu leisten, gestattet ihm Satz 3, das geschuldete Geld zu hinterlegen.

Absatz 3 bestimmt nach dem Vorbild des § 562 Absatz 2 BGB, dass kein Pfandrecht für künftige Entschädigungsforderungen entsteht. Das Gleiche soll – entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe – für nicht fällige Forderungen auf die Zeitfracht gelten. Anders als im Mietrecht soll sich also das gesetzliche Pfandrecht nicht auf Forderungen auf Zeitfracht erstrecken, die erst in der Zukunft fällig werden.

Zu § 567

Die Vorschrift verweist für den Fall, dass eine Partei des Zeitchartervertrages ihre Pflichten verletzt, auf das allgemeine Leistungsstörungenrecht des Bürgerlichen Gesetzbuchs. In Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 547) erscheint eine solche Regelung erforderlich, obgleich das allgemeine Schadensersatzrecht des Bürgerlichen Gesetzbuchs auch ohne ausdrückliche Verweisung anwendbar wäre (Artikel 2 EGHGB). Denn ohne die Verweisung auf das allgemeine Schadensersatzrecht bestünde die Gefahr, dass nicht das allgemeine Schadensersatzrecht, sondern dasjenige besonderer Schuldverhältnisse, etwa des Mietrechts, angewendet werden würde.

Nicht übernommen werden soll der in den Stellungnahmen zum Abschlussbericht der Sachverständigengruppe unterbreitete Vorschlag, die Haftung des Zeitvercharterers entsprechend den Vorschriften über den Stückgutfrachtvertrag zu beschränken. Eine Haftungsbeschränkung erscheint weder geboten noch zweckmäßig. Sie kann, soweit die Vertragsparteien des Zeitchartervertrags dies für erforderlich halten, vereinbart werden.

Zu § 568

Die vorgeschlagene Vorschrift räumt in Übereinstimmung mit § 273 BGB dem Zeitvercharterer ein Zurückbehaltungsrecht ein, solange der Zeitcharterer die fällige Zeitfracht nicht zahlt. Dabei stellt der § 568 klar, dass unter die geschuldete Leistung auch die Einnahme von Ladung und die Ausstellung von Konnossementen fallen. Vorbild der Regelung ist Artikel 391 Absatz 2 des norwegischen Seehandelsgesetzbuchs. Ihr Ziel ist, im Fall des Auftretens von Leistungsstörungen flexible Reaktionsmöglichkeiten unterhalb der Schwelle einer Kündigung bereitzustellen.

Zu § 569

Die Vorschrift regelt nach dem Vorbild des Vorschlags der Sachverständigengruppe (§ 550) die Pflicht des Zeitcharterers zur Rückgabe des Schiffes.

Absatz 1 enthält zunächst den allgemeinen Grundsatz, dass der Zeitcharterer das Schiff nach Beendigung des Vertragsverhältnisses am vereinbarten Ort zurückzugeben hat. Damit überlässt die Vorschrift bewusst den Vertragsparteien die Bestimmung des Rückgabeortes des Schiffes. Der Begriff der „Rückgabe“ soll dabei nicht im technischen Sinne verstanden werden, sondern vielmehr den Gegenbegriff zu dem in § 559 HGB-E verwendeten Begriff der „Bereitstellung“ bilden.

Absatz 2 regelt den Sonderfall, dass das Vertragsverhältnis durch eine außerordentliche Kündigung beendet wird. Er bestimmt in Satz 1, dass der Zeitcharterer in diesem Fall das Schiff nicht, wie in Absatz 1 vorgesehen, am vereinbarten Ort zurückgeben muss, sondern an dem Ort, an dem es sich zum Zeitpunkt des Eintritts der Kündigungswirkung befindet. Es erscheint nicht sachgerecht, auch für diesen Fall den Zeitcharterer zu verpflichten, das Schiff an dem Ort zurückzugeben, an dem es laut Vertrag zum Ablauf der Zeitcharter zurückgegeben werden soll. Die Regelung gilt unabhängig davon, wer den Grund für die außerordentliche Kündigung gesetzt hat. Hat allerdings der Zeitcharterer den Kündigungsgrund zu vertreten, muss er dem Zeitvercharterer, wie Satz 2 ausdrücklich klarstellt, den Schaden ersetzen, der diesem dadurch entsteht, dass er das Schiff zu dem im Vertrag vereinbarten Rückgabeort zurückbringen muss. Satz 2 entspricht dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 550 Absatz 3).

Zum Vierten Abschnitt (Schiffsnotlagen)

In dem mit „Schiffsnotlagen“ überschriebenen Vierten Abschnitt sollen die bisher in den §§ 700 bis 753a HGB enthaltenen Vorschriften über die Haverei, über Schiffszusammenstöße sowie über Bergung zusammengefasst werden.

Zum Ersten Unterabschnitt (Schiffszusammenstoß)

Entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe sollen in den Entwurf – wie im geltenden Recht – Sonderregelungen über den Zusammenstoß von Schiffen aufgenommen werden, die mit denen des Internationalen Übereinkommens vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen (RGBl. 1913 S. 49; im Folgenden: IÜZ 1910) übereinstimmen. Dabei soll an der Gesetzessystematik des geltenden Rechts festgehalten werden, die Vorschriften des

IÜZ 1910 nicht wörtlich zu übernehmen, sondern in die Systematik des Handelsgesetzbuchs einzupassen. Die Regelungen in den bisherigen §§ 734 bis 739 HGB sollen jedoch redaktionell überarbeitet und der Systematik des geltenden Rechts weiter angepasst werden.

Davon abgesehen werden soll, die auf Artikel 10 IÜZ 1910 beruhende Regelung in dem bisherigen § 737 Absatz 1 HGB beizubehalten, wonach die Vorschriften über die Beschränkung der Haftung des Reeders unberührt bleiben. Denn dies ergibt sich bereits aus § 611 HGB-E. Auch die Regelung, wonach die Vorschriften über die Haftung aus Beförderungsverträgen sowie über die außervertragliche Haftung anderer Personen als des Reeders unberührt bleiben, erscheint überflüssig. Denn dies ergibt sich bereits daraus, dass konkurrierende Ansprüche nicht ausgeschlossen werden.

Nicht übernommen wird auch die Regelung über den Gerichtsstand in dem bisherigen § 738 HGB. Diese mit Blick auf das Übereinkommen von 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen (BGBl. 1972 II S. 663) aufgenommene Regelung ist überflüssig, soweit das Übereinkommen unmittelbar zur Anwendung gelang. Außerhalb seines Anwendungsbereichs richtet sich die internationale Zuständigkeit, soweit der Beklagte seinen Wohnsitz in einem Mitgliedstaat hat, in erster Linie nach den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen. Insoweit verbietet sich eine gesonderte Regelung im Handelsgesetzbuch. Aber auch soweit die – ebenfalls durch das Übereinkommen von 1952 geregelte – örtliche Zuständigkeit betroffen ist, erscheint eine gesonderte Regelung für Streitsachen, die nicht in den Anwendungsbereich des Übereinkommens fallen, entbehrlich. Insoweit sollen die allgemeinen Vorschriften der Zivilprozessordnung zur Anwendung gelangen. Dies gilt insbesondere für die Fälle, in denen alle beteiligten Personen Deutsche sind. Denn insoweit bedarf es keiner Regelung, die die Gerichtsstände vermindert, um so dem Kläger die Möglichkeit zu nehmen, durch die Wahl eines Gerichtsstands Einfluss darauf zu nehmen, welches materielle Recht auf den Rechtsstreit angewendet wird.

Zu § 570

Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 552). Wie dieser regelt sie nach dem Vorbild des bisherigen § 735 HGB und des Artikels 3 IÜZ 1910 die Anspruchsgrundlage für den Fall des Schiffszusammenstoßes. Anders als im Vorschlag der Sachverständigengruppe wird die Vorschrift jedoch nicht mit „Haftungsgrundsatz“, sondern mit „Schadensersatzpflicht“ umschrieben, um deutlich zu machen, dass in der Vorschrift die Voraussetzungen für den Anspruch auf Schadensersatz geregelt werden. Darüber hinaus präzisiert sie – insoweit abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe und dem bisherigen § 735 HGB –, dass es sich bei den betroffenen Schiffen um Seeschiffe handeln muss. Soweit an dem Zusammenstoß ein Binnenschiff beteiligt ist, sind nach § 573 HGB-E die Vorschriften entsprechend anzuwenden. Auf die Begründung zu § 573 HGB-E wird verwiesen.

Die Vorschrift begründet, wie sich aus Satz 2 ergibt, eine Verschuldenshaftung des Reeders desjenigen Schiffes, das den Schiffszusammenstoß verursacht hat. Für das Verschulden kommt es – insoweit abweichend von dem bisherigen § 735 HGB – auf das Verschulden des Reeders oder einer in § 480 HGB-E genannten Person an. Entgegen dem Vorschlag der Sachverständigengruppe erscheint es nicht ausreichend, allein auf ein Verschulden des Reeders abzustellen. Insbesondere kann nicht für die Fälle, in denen eine Person der Schiffsbesatzung ein Verschulden trifft, auf § 480 HGB-E verwiesen werden. Denn § 480 HGB-E begründet für die darin genannten Personen keine Haftung; diese muss sich vielmehr aus einer anderen Vorschrift ergeben. In Betracht käme aber als Anspruchsgrundlage, wenn § 570 HGB-E nicht eine Haftung für die in § 480 HGB-E genannten Personen begründen würde, allein § 823 BGB. Zwar müsste der Reeder nach § 480 HGB-E dann auch für diese Personen einstehen. Haftungsgrundlage wäre aber in diesem Falle gerade nicht der hier vorgeschlagene § 570 HGB-E. Auch wenn Artikel 3 IÜZ 1910 nur von einem Verschulden eines der Schiffe spricht und bewusst offenlässt, wessen Verschulden maßgeblich ist, soll daher auch auf ein Verschulden der in § 480 HGB-E genannten Personen abgestellt werden.

Durch die Verweisung auf die in § 480 HGB-E genannten Personen werden auch die in dem bisherigen § 737 Absatz 2 HGB gesondert genannten Lotsen erfasst. Einer gesonderten Regelung, wie sie in dem bisherigen § 737 Absatz 2 HGB und in Artikel 5 IÜZ 1910 vorgesehen ist, bedarf es daher nicht.

Nach Satz 2 obliegt der Verschuldensnachweis demjenigen, der einen Schadensersatzanspruch gegenüber dem Reeder geltend macht. Das Verschulden wird also – in Übereinstimmung mit Artikel 6 Absatz 2 IÜZ 1910 – nicht vermutet. Dementsprechend verzichtet der Entwurf auch darauf, nach dem Vorbild des bisherigen § 734 HGB und des Artikels 2 IÜZ 1910 zusätzlich zu bestimmen, dass ein Schadensersatzanspruch nicht besteht, wenn der Schiffszusammenstoß durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführt worden ist oder wenn die Schadensursache ungewiss ist. Denn in diesem Fall kann auch das Verschulden nicht bewiesen werden.

Sind die Voraussetzungen des § 573 HGB-E erfüllt, haftet der Reeder für den Schaden am anderen Schiff sowie an den an Bord des anderen Schiffes befindlichen Personen und Sachen. Dies entspricht Artikel 1 IÜZ 1910.

Zu § 571

Die vorgeschlagene Vorschrift entspricht dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 553) und Artikel 4 IÜZ 1910. Eine vergleichbare Vorschrift findet sich in dem bisherigen § 736 HGB. Sie regelt den Fall, dass an einem Schiffszusammenstoß mehrere Schiffe beteiligt sind und mehrere Reeder hierfür haften. Da die Zahl der beteiligten Schiffe nicht begrenzt ist, soll die Vorschrift mit „Mitverschulden“ überschrieben werden und nicht, wie von der Sachverständigengruppe vorgeschlagen, mit den Wörtern „Beiderseitiges Verschulden“.

Absatz 1 Satz 1 bestimmt zunächst, in welchem Umfang der Reeder eines Schiffes haftet, das zusammen mit Reedern anderer an einem Zusammenstoß beteiligter Schiffe für den

entstandenen Schaden haftet. In Übereinstimmung mit Artikel 4 Absatz 2 IÜZ 1910 schließt er eine gesamtschuldnerische Haftung aus und sieht stattdessen vor, dass die Haftung für den Schiffszusammenstoß in Bruchteilen aufzuteilen ist. Maßgeblich ist dabei die Schwere seines Verschuldens. Diese ist in das Verhältnis zu der Schwere des Verschuldens der anderen Reeder zu setzen. Lässt sich eine Quote nicht ermitteln, bestimmt Absatz 1 Satz 2 in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht, dass die beteiligten Reeder zu gleichen Teilen haften.

Absatz 2 enthält in Übereinstimmung mit Artikel 4 Absatz 3 IÜZ 1910 eine Sonderregelung für Personenschäden. Nach Satz 1 haften die verantwortlichen Reeder für die Schäden, die durch den Tod oder die Körperverletzung einer an Bord befindlichen Person entstehen, nicht, wie nach Absatz 1, zu Bruchteilen, sondern als Gesamtschuldner.

Absatz 2 Satz 2 regelt den Ausgleich im Innenverhältnis der haftenden Reeder. Der Umfang der jeweiligen Haftung im Innenverhältnis bestimmt sich nicht nach gleichen Anteilen, sondern nach den nach Maßgabe des Absatzes 1 zu ermittelnden Verschuldensanteilen.

Zu § 572

Die Vorschrift bestimmt, dass die Haftungsgrundsätze der §§ 570 und 571 HGB-E entsprechend anzuwenden sind, wenn kein Schiffszusammenstoß vorliegt, aber ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeachtung einer Schifffahrtsregel einem anderen Schiff oder den an dessen Bord befindlichen Sachen oder Personen einen Schaden zufügt. Zu denken ist etwa an den Fall, dass sich zwei Schiffe in engem Fahrwasser begegnen, das eine Schiff nicht ordnungsgemäß ausweicht und dadurch das andere Schiff bei seinen Bemühungen, einen Zusammenstoß zu vermeiden, auf Grund gerät oder mit einem dritten Schiff kollidiert. Die Vorschrift ist wortgleich mit dem bisherigen § 738c HGB und stimmt mit Artikel 13 IÜZ 1910 überein.

Zu § 573

Die Vorschrift bestimmt in Übereinstimmung mit dem bisherigen § 739 HGB und Artikel 1 IÜZ 1910, dass die im Ersten Unterabschnitt enthaltenen Vorschriften auch dann anzuwenden sind, wenn ein Seeschiff mit einem Binnenschiff zusammenstößt oder wenn ohne Vorliegen eines solchen Zusammenstoßes ein Seeschiff und ein Binnenschiff an einer Havarie beteiligt sind. Abweichend vom geltenden Recht ordnet § 573 HGB-E allerdings eine entsprechende Anwendung an. Denn eine unmittelbare Anwendung scheidet aus, weil die im Ersten Unterabschnitt enthaltenen Regelungen auf Seeschiffe zugeschnitten sind. Dementsprechend tritt an die Stelle des Reeders der Schiffseigner im Sinne des § 1 BinSchG.

Die im Ersten Unterabschnitt enthaltenen Vorschriften sind nicht anzuwenden, wenn ausschließlich Binnenschiffe beteiligt sind. In diesem Fall sind die Vorschriften des Übereinkommens vom 15. März 1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen (BGBl. 1972 II S. 1008) oder die diesem Übereinkommen entsprechenden Vorschriften in den §§ 92 ff. BinSchG anzuwenden.

Zum Zweiten Unterabschnitt (Bergung)

Zu § 574

Die Vorschrift entspricht – abgesehen von redaktionellen Änderungen – dem bisherigen § 740 HGB.

Absatz 1 definiert, wer Berger ist. In Übereinstimmung mit dem bisherigen § 740 Absatz 1 HGB verlangt er, dass Berger nur derjenige ist, der Maßnahmen zugunsten eines Seeschiffs oder zugunsten von Sachen, die sich in einem Seegewässer in Gefahr befinden, ergreift oder der zumindest die Maßnahmen mit Beteiligung eines Seeschiffs durchführt.

Die in dem bisherigen § 740 Absatz 1 HGB enthaltene Regelung über die Pflichten des Bergers soll in den vorgeschlagenen Absatz 3 aufgenommen werden.

Absatz 2 entspricht dem bisherigen § 740 Absatz 3 HGB. Da die darin enthaltene Umschreibung des Begriffs „Schiff“ an die Definition in Absatz 1 anknüpft, erscheint es zweckmäßig, bereits in Absatz 2 zu bestimmen, welche Gegenstände als „Schiff“ im Sinne von Absatz 1 anzusehen sind.

Absatz 3 bestimmt entsprechend dem bisherigen § 740 Absatz 1 HGB, welche Pflichten der Berger hat.

Absatz 4 ist wortgleich mit dem bisherigen § 740 Absatz 2 HGB.

Zu § 575

Die Vorschrift ist wortgleich mit dem bisherigen § 741 HGB. Die Definition des Begriffs „Umweltschaden“ in Absatz 2 beruht auf Artikel 1 Buchstabe d des Bergungsübereinkommens von 1989.

Zu § 576

Die Vorschrift entspricht – abgesehen von wenigen redaktionellen Änderungen – dem bisherigen § 742 HGB.

Zu § 577

Die Vorschrift stimmt mit dem bisherigen § 743 HGB überein. Lediglich die Verweisung in dem bisherigen § 743 Absatz 1 Nummer 2 HGB wurde angepasst.

Zu § 578

Die Vorschrift stimmt mit dem bisherigen § 744 HGB überein. Lediglich die Verweisung in dem bisherigen § 744 Absatz 2 und 3 HGB wurden angepasst.

Zu § 579

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 745 HGB.

Zu § 580

Absatz 1 entspricht dem bisherigen § 746 Absatz 1 HGB. Gestrichen wurde jedoch der bestimmte Artikel vor dem Wort „Bergungsmaßnahmen“. Denn regelmäßig dürften nur einzelne Bergungsmaßnahmen und nicht alle Bergungsmaßnahmen durch das Verschulden des Bergers notwendig werden.

Absatz 2 entspricht dem bisherigen § 746 Absatz 2 HGB. Angepasst wurde lediglich die darin enthaltene Verweisung.

Zu § 581

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 747 HGB. Da sie nicht nur den Ausgleichsanspruch der Schiffsbesatzung regelt, werden jedoch in der Überschrift die Wörter „der Schiffsbesatzung“ gestrichen.

Absatz 1 ist wortgleich mit dem bisherigen § 747 Absatz 1 HGB.

Absatz 2 entspricht dem bisherigen § 747 Absatz 1 HGB. Aus redaktionellen Gründen wird jedoch in Absatz 1 auf die Wörter „unter alle Mitglieder derselben“ verzichtet, weil sich bereits aus der Formulierung „der auf die Schiffsbesatzung ... entfallende Betrag“ ergibt, wem die Beträge zugute kommen. Die Sätze 2 bis 4 entsprechen dem bisherigen Satz 2. Aus redaktionellen Gründen erscheint es zweckmäßig, die darin getroffene Regelung auf verschiedene Sätze aufzuteilen. In der Sache ergeben sich keine Änderungen.

Absatz 3 ist wortgleich mit dem bisherigen § 747 Absatz 3 HGB.

Absatz 4 ist wortgleich mit dem bisherigen § 747 Absatz 4 HGB.

Zu § 582

Die Vorschrift stimmt mit dem bisherigen § 748 HGB überein. Lediglich die Verweisung in dem bisherigen § 748 Absatz 1 HGB wurden angepasst.

Zu § 583

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 749 HGB. Lediglich die Regelung in Absatz 2 wurde im Vergleich mit dem bisherigen § 749 Absatz 2 HGB redaktionell überarbeitet. Außerdem wurden die Verweisungen angepasst.

Zu § 584

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 750 HGB.

Zu § 585

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 751 HGB.

Absatz 1 entspricht dem bisherigen § 751 Absatz 1 HGB. Abweichend vom bisherigen Recht wird dabei durch die Formulierung „Gläubiger einer Forderung auf Bergelohn, auf Sondervergütung oder auf Bergungskosten“ klargestellt, dass es sich bei dem Gläubiger der Forderung nicht notwendigerweise um den Berger handeln muss, sondern, soweit die Forderung auf Bergungskosten betroffen ist, auch um eine andere Person, wie etwa eine Behörde. Neu ist außerdem der Verweis auf § 596 Absatz 1 Nummer 4 HGB-E aufgenommen worden. Dadurch soll deutlich gemacht werden, dass es sich bei dem in Absatz 1 genannten Pfandrecht um ein Schiffsgläubigerrecht im Sinne von § 596 Absatz 1 Nummer 4 HGB-E handelt. Zwar ist damit an zwei Stellen im Handelsgesetzbuch das Pfandrecht geregelt. Angesichts der Regelung in Absatz 3 soll gleichwohl von einer ersatzlosen Streichung des Absatzes 1 abgesehen werden.

Absatz 2 entspricht dem bisherigen § 751 Absatz 2 HGB. Durch die Ersetzung des Wortes „einschließlich“ durch „oder“ soll klargestellt werden, dass der Gläubiger der Bergungskosten nicht notwendigerweise Berger sein muss.

Absatz 3 ist wortgleich mit dem bisherigen § 751 Absatz 3 HGB.

Zu § 586

Die Vorschrift geht auf den bisherigen § 752 HGB zurück.

Absatz 1 ist – mit Ausnahme der Verweisung – wortgleich mit dem bisherigen § 752 Absatz 1 HGB.

Absatz 2 entspricht dem bisherigen § 752 Absatz 2 HGB. Satz 2 ist jedoch – auch im Hinblick auf die Neuregelung der Großen Haverei – redaktionell überarbeitet.

Absatz 3 entspricht dem bisherigen § 752 Absatz 3 HGB. Geändert wurden lediglich die Verweisungen auf andere Vorschriften des Handelsgesetzbuchs sowie die in Absatz 3 enthaltene Formulierung „erlöschen nach einem Jahr seit der Entstehung der Forderung“. In der Sache ergeben sich keine Abweichungen.

Absatz 4 ist – mit Ausnahme der darin enthaltenen Verweisung – wortgleich mit dem bisherigen § 752 Absatz 4 HGB.

Zu § 587

Die Vorschrift entspricht – mit Ausnahme von geringfügigen sprachlichen Abweichungen in den Absätzen 2 bis 4 Satz 1 und der Regelung in Absatz 4 Satz 2 – dem bisherigen § 753 HGB.

Absatz 4 Satz 2 beruht auf dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 569 Absatz 4 Satz 2). Soweit er bestimmt, dass der Kapitän auch dann haftet, wenn er auf Anweisung des Reeders gehandelt hat, übernimmt Satz 2 die Regelung des bisherigen § 753 Absatz 4 Satz 2 HGB. Wegen der Aufhebung des bisherigen § 512 HGB ist die Vorschrift allerdings umformuliert.

Neu ist im Übrigen die in Absatz 4 Satz 2 enthaltene Regelung, wonach auch der in der Binnenschifffahrt tätige Schiffer für den Schaden haftet, der dem Berger dadurch entsteht, dass er geborgene Ladung entgegen Absatz 3 herausgibt. Denn nach bisher geltendem Recht (§ 753 Absatz 4 Satz 2 HGB in Verbindung mit § 7 Absatz 2 und 3 BinSchG) kann der Schiffer, der auf Anweisung des Schiffseigners gehandelt hat, nur dann in Anspruch genommen werden, wenn er es unterlassen hat, dem Schiffseigner die nach Lage des Falles erforderliche Aufklärung zu erteilen, oder wenn ihm eine strafbare Handlung zur Last fällt. Ein Grund für die unterschiedliche Behandlung von Schiffer und Kapitän ist jedoch nicht ersichtlich. Daher wird vorgeschlagen, für den Schiffer dieselbe Regelung zur Anwendung gelangen zu lassen wie für den Kapitän.

Zum Dritten Unterabschnitt (Große Haverei)

Die bisherigen §§ 700 bis 733, 615, 663 Absatz 1 HGB werden in der Praxis nur sehr selten angewendet. Denn die im Rahmen des Comité Maritime International (CMI) entwickelten York-Antwerp-Regeln (im Folgenden „YAR“) werden nahezu durchgängig vereinbart. In Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Sachverständigengruppe soll daher davon abgesehen werden, die Haverei so detailliert wie bisher zu regeln. Vielmehr sollen nur noch wenige auf Grundprinzipien beschränkte Regelungen in das Handelsgesetzbuch aufgenommen werden. Nicht aufgegriffen werden soll dagegen der Vorschlag, anstelle einer eigenständigen Rege-

lung auf die YAR zu verweisen. Gegen diesen Vorschlag spricht, dass die YAR immer wieder vom CMI überarbeitet werden. Die letzten Fassungen der YAR datieren aus den Jahren 1994 und 2004. Eine gleitende Verweisung auf die YAR verbietet sich jedoch aus verfassungsrechtlichen Gründen. Denn die Rechtsetzung kann nicht privatwirtschaftlichen Vereinigungen überlassen werden. Aber auch eine starre Verweisung auf eine bestimmte Fassung der YAR bereitet Schwierigkeiten, weil in der Praxis verschiedene Fassungen der YAR vereinbart werden. Schließlich erscheint auch deshalb eine Verweisung auf die YAR nicht sachgerecht, weil für die – allerdings seltenen – Fälle Regelungen vorgehalten werden sollen, in denen die YAR Lücken enthalten.

Verzichtet werden soll dagegen auf eine Regelung der Rechtsinstitute der besonderen Haverei (§§ 701, 704, 705, 707 HGB), der uneigentlichen Haverei (§§ 635, 732, 733 HGB) sowie der kleinen Haverei (§ 621 Absatz 2 HGB). Denn diese Rechtsinstitute spielen in der Praxis kaum eine Rolle. Außerdem bringt der Begriff „besondere Haverei“ keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn. Denn die in dem bisherigen § 701 HGB getroffene Regelung, wonach der Sacheigentümer alle Schäden und Kosten trägt, die nicht zur Großen Haverei gehören, ergibt sich bereits aus allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätzen.

Zu § 588

In Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Sachverständigen­gruppe (§ 571) soll den Regelungen über die Große Haverei eine gesetzliche Definition dieses Rechtsinstituts vorangestellt werden. Zugleich soll in Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Sachverständigen­gruppe bestimmt werden, welche Rechtsfolgen sich ergeben, wenn eine Große Haverei vorliegt. Zur Kennzeichnung dieses Regelungs­gehalts soll anstelle der von der Sachverständigen­gruppe vorgeschlagenen Überschrift „Begriff“ die Überschrift „Errettung aus gemeinsamer Gefahr“ gewählt werden.

Die in Absatz 1 vorgeschlagene Definition entspricht in der Sache der Definition in dem bisherigen § 700 Absatz 1 HGB, ist aber sprachlich modernisiert und vereinfacht. Der Begriff „Große Haverei“ bezeichnet hiernach die auf Anordnung des Kapitäns erfolgte vorsätzliche Beschädigung oder Aufopferung des Schiffs, des Treibstoffs oder der Ladung oder die Aufwendung von Vermögen zur Errettung des Schiffs, des Treibstoffs oder der Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr. Die vorgeschlagene Definition weicht insofern von dem bisherigen § 700 Absatz 1 HGB ab, als nunmehr der Treibstoff ausdrücklich dem Schiff und der Ladung gleichgestellt wird. Dies erscheint geboten, weil es sich bei dem Treibstoff ebenfalls um einen erheblichen, im Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb stehenden wirtschaftlichen Wert handelt. Unter den Begriff „Treibstoff“ fällt ausschließlich der Treibstoff, der dem Betrieb des Schiffes dient. Treibstoff, der als Ladung vom Schiff befördert wird, fällt dagegen unter den Begriff „Ladung“. Dieser Begriff bezieht auch Transportbehälter, z. B. Container, ein.

Abweichend von dem bisherigen § 703 HGB, jedoch in Übereinstimmung mit den YAR, soll zusätzliches Erfordernis für eine Große Haverei nicht mehr sein, dass sowohl das Schiff als auch die Ladung (und der Treibstoff) gerettet werden. Vielmehr soll für die Entstehung der Haftungsgemein-

schaft im Rahmen der Großen Haverei genügen, wenn lediglich ein haftender Gegenstand gerettet wird. Es erscheint zweckmäßig, auch diese Fälle nach den Regeln der Großen Haverei zu behandeln.

Zu den Maßnahmen, die zum Zwecke der Errettung ergriffen werden, zählen nach dem vorgeschlagenen Absatz 1 die vorsätzliche Beschädigung oder die Aufopferung, d. h. die Verursachung des Verlusts. Damit präzisiert die Vorschrift den in dem bisherigen § 700 Absatz 1 HGB verwendeten allgemeinen Begriff „Schäden“. Sie berücksichtigt dabei zugleich, dass auch in den bisherigen §§ 711 ff. HGB zwischen Beschädigung und Aufopferung differenziert wird. Davon abgesehen werden soll jedoch, nach dem Vorbild des bisherigen § 706 HGB beispielhaft die wichtigsten und häufigsten Fälle der Großen Haverei aufzuzählen. Ob ein Fall der Großen Haverei vorliegt, soll künftig allein anhand der abstrakten Definition bestimmt werden.

In Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Sachverständigen­gruppe wird an dem Erfordernis in dem bisherigen § 700 Absatz 1 HGB festgehalten, dass die Maßnahme, die der Errettung der in Gefahr befindlichen Gegenstände dient, auf Anordnung des Kapitäns ergriffen werden muss. Hierdurch soll vermieden werden, dass Besatzungsmitglieder, Fahrgäste oder sonstige Interessenten eigenmächtig die Folgen einer Großen Haverei auslösen. Dies gilt insbesondere für Maßnahmen, die allein auf Veranlassung eines Ladungs­beteiligten ergriffen werden, um zunächst die Ladung in Sicherheit zu bringen (BGH, Urteil vom 20. Juni 1952, BGHZ 6, 328). Der Begriff „auf Anordnung“ ist in gleichem Sinne zu verstehen wie der in dem bisherigen § 700 Absatz 1 HGB verwendete Begriff „auf Geheiß“. Es genügt mithin nicht, dass der Kapitän die Ergreifung von bestimmten Maßnahmen lediglich duldet.

Liegt eine Große Haverei vor, so haben die Beteiligten gemeinschaftlich die durch Große Haverei entstandenen Schäden und Aufwendungen zu tragen, d. h. sie haben denjenigen, dessen Vermögensgegenstände beschädigt oder aufgeopfert wurden, die Schäden und Aufwendungen zumindest anteilig zu vergüten. Diese Regelung entspricht in der Sache dem Vorschlag der Sachverständigen­gruppe (§ 571) sowie dem bisherigen § 700 Absatz 2 HGB. Anders als in dem bisherigen § 700 Absatz 2 HGB wird jedoch nicht bestimmt, dass die große Haverei „von Schiff, Fracht und Ladung“ zu tragen ist. Denn der Entwurf regelt keine dingliche Haftung. Vielmehr werden die Beteiligten persönlich nach Maßgabe der im Dritten Unterabschnitt enthaltenen Vorschriften verpflichtet, einen Beitrag zur Großen Haverei zu leisten. Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigen­gruppe spricht der Entwurf bewusst auch nicht von einer Pflicht des „Beitragspflichtigen“, sondern der des Beteiligten. Durch diese veränderte Terminologie soll deutlich gemacht werden, dass der Beitragspflichtige derselben Personengruppe entstammt, der auch der Vergütungsberechtigte angehört. Wer „Beteiligter“ ist, wird in Absatz 2 definiert.

Der Entwurf sieht bewusst davon ab, nach dem Vorbild des bisherigen § 706 HGB beispielhaft aufzuführen, welche Fälle unter Absatz 1 fallen. Denn dies widerspricht dem Ziel der Neuregelung, nur noch wenige auf Grundprinzipien beschränkte Regelungen in das Handelsgesetzbuch aufzunehmen.

Absatz 2 definiert, wer Beteiligter im Sinne von Absatz 1 ist. Diese Definition erscheint erforderlich, um klarzustellen, wer vergütungsberechtigt und wer beitragspflichtig ist. Denn sowohl der Vergütungsberechtigte als auch der Beitragspflichtige gehören, wie zu Absatz 1 ausgeführt, derselben Personengruppe an, nämlich der Gruppe der „Beteiligten“. Es erscheint daher zweckmäßig, den auch schon im bisher geltenden Recht verwendeten Oberbegriff „Beteiligter“ aufzugreifen und für ihn eine einheitliche Definition vorzusehen. Die Definition orientiert sich dabei an der von der Sachverständigengruppe in § 574 vorgeschlagenen Definition des „Beitragspflichtigen“.

Beteiligter ist danach zum einen der Eigentümer des Schiffs, zum andern aber auch – abweichend vom bisher geltenden Recht – der Eigentümer des Treibstoffs. Darüber hinaus sind als Beteiligte alle diejenigen anzusehen, die die Gefahr tragen, dass die Ladung oder die Frachtforderung untergeht. Auch hier wird das geltende Recht jedenfalls teilweise modifiziert: Die Einbeziehung in die Haftungsgemeinschaft der Großen Haverei soll bei Fracht und Ladung künftig grundsätzlich nicht mehr von der formalen Rechtsstellung, sondern von der Zuweisung des wirtschaftlichen Risikos abhängen. Diese Erwägung findet sich im bisher geltenden Recht lediglich in § 725 Absatz 2 Satz 2 HGB für die Fracht. Dass bei einem Abstellen auf die Sach- bzw. Leistungsgefahr die schuldrechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten zu berücksichtigen sind, lässt die Ermittlung des Beteiligten nur vordergründig schwieriger erscheinen. Gerade bei den komplexen Fällen mit Auslandsbezug ist es infolge des international geltenden kollisionsrechtlichen Prinzips der „lex rei sitae“ regelmäßig erheblich schwieriger, die Eigentumsverhältnisse festzustellen, als anhand der üblicherweise mit einer wirksamen Rechtswahlklausel versehenen Vertragsverhältnisse die Gefahrtragung zu ermitteln.

Maßgeblicher Zeitpunkt für das Bestehen des Eigentums oder die Gefahrtragung ist der Zeitpunkt des Havereifalls. Abweichend vom geltenden Recht (§ 725 Absatz 1 Satz 2 HGB) soll also nicht der Zeitpunkt des Beginns der Löschung am Ende der Reise entscheidend sein. Es erscheint sachgerechter, auf den Zeitpunkt abzustellen, in dem der Schadensfall eingetreten ist.

Zu § 589

Die Vorschrift regelt nach dem Vorbild des Vorschlags der Sachverständigengruppe (§ 572) sowie des bisherigen § 702 HGB, welche Folgen sich ergeben, wenn die Gefahr schuldhaft herbeigeführt wurde.

Absatz 1 Satz 1 bestimmt nach dem Vorbild des bisherigen § 702 Absatz 1 HGB sowie der Regel D YAR 1994 und YAR 2004, dass auch in den Fällen, in denen die Gefahr durch ein Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten verursacht wird, die Vorschriften über die Große Haverei anzuwenden sind. Nach Satz 2 kann allerdings derjenige, der die Gefahr verschuldet hat, wegen des ihm entstandenen Schadens keine Vergütung verlangen. Dieser schon aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen ableitbare Grundsatz findet sich auch im bisherigen § 702 Absatz 2 Satz 1 HGB und im Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 572 Absatz 1 Satz 2). Nicht übernommen wird die Regelung in dem bisherigen § 702 Absatz 3 HGB, wonach dann, wenn die Ge-

fahr durch eine Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist, auch der Reeder die Folgen dieses Verschuldens nach Maßgabe des § 485 HGB trägt. Denn eine solche Regelung birgt die Gefahr in sich, dass hieraus der Schluss gezogen wird, dass sich ein Beteiligter oder Dritter das Verschulden sonstiger Personen nicht zurechnen lassen muss. Dies begegnet jedoch Bedenken. Verschulden im Sinne dieser Vorschrift schließt vielmehr das Verschulden derjenigen Personen ein, für die der Dritte oder der Beteiligte haftet. Dies schließt auch den in § 480 HGB-E genannten Fall ein, wonach der Reeder für ein Verschulden eines Mitglieds der Schiffsbesatzung oder eines an Bord tätigen Lotsen haftet.

Absatz 2 begründet nach dem Vorbild des bisherigen § 702 Absatz 2 zweiter Halbsatz HGB eine Schadensersatzpflicht des schuldigen Beteiligten gegenüber den Beitragspflichtigen, also gegenüber denjenigen, die nach § 591 HGB-E einen Beitrag zu leisten haben. Eine vergleichbare Bestimmung findet sich nicht im Abschlussbericht der Sachverständigengruppe. Dieser beschränkt sich nur darauf zu bestimmen, dass die Anwendung der Vorschriften über die Große Haverei Schadensersatzansprüche der Beteiligten nicht ausschließt. Die Beibehaltung der im geltenden Recht enthaltenen Haftungsnorm erscheint jedoch erforderlich, weil die Beitragspflichtigen nach allgemeinen Rechtsvorschriften regelmäßig keinen Schadensersatzanspruch gegenüber dem schuldigen Beteiligten haben. Denn bei dem in Absatz 2 geregelten Anspruch handelt es sich nur um einen außervertraglichen Anspruch auf Ersatz des Vermögensschadens. Die Regelung, wonach die Anwendung der Vorschriften über die Große Haverei Schadensersatzansprüche der Beteiligten nicht ausschließt, würde daher ohne eine solche Haftungsvorschrift regelmäßig ins Leere gehen.

Verschulden im Sinne der vorgeschlagenen Regelung schließt das Verschulden von Personen ein, für die der Beteiligte haftet. Wie zu Absatz 1 ausgeführt, muss mithin der Reeder bei einem Verschulden einer der in § 480 genannten Personen den anderen Beteiligten Schadensersatz leisten.

Zu § 590

Die Vorschrift gibt die Grundsätze der Berechnung der Vergütung vor, die derjenige, dessen Sache beschädigt oder aufgeopfert wurde, im Rahmen der Großen Haverei verlangen kann. In Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 573) sollen dabei die im bisher geltenden Recht enthaltenen Regelungen, die in den §§ 709 und 710 HGB die Vergütung für Schaden an Schiff und Zubehör, in den §§ 711 bis 714 die Vergütung für aufgeopferte oder beschädigte Güter und in § 715 HGB die Vergütung für entgangene Fracht regeln, vereinfacht und in einer Vorschrift zusammengefasst werden.

Absatz 1 bestimmt nach dem Vorbild des Abschlussberichts (§ 573 Absatz 1) und der Regel G YAR 1994 und 2004, wie die einem Beteiligten zustehende Vergütung für den Fall zu bemessen ist, dass das Schiff, dessen Zubehör, der Treibstoff oder die Ladung aufgeopfert wurde. Dabei schließt Absatz 1 – abweichend von dem bisherigen § 711 Absatz 1 HGB – auch den Fall der Aufopferung eines Schiffs ein. Damit berücksichtigt er, dass nach § 588 Absatz 1 HGB-E, anders als nach dem bisherigen § 703 HGB, auch bei Totalverlust des Schiffes eine Havereiverteilung möglich ist.

Die Vergütung für die aufgeopferte Sache bemisst sich nach Absatz 1 nach dem Verkehrswert, den die Sache am Ende der Reise gehabt hätte. Maßgeblich sind also regelmäßig der Bestimmungsort sowie der Zeitpunkt, an dem das Schiff den Bestimmungsort erreicht, also bestimmungsgemäß eintrifft. Im Falle einer Havarie ist jedoch keineswegs gesichert, dass das Schiff stets an seinem Bestimmungsort eintrifft. Dementsprechend sieht der Entwurf auch davon ab, den Vorschlag der Sachverständigengruppe zu übernehmen und stets an den Verkehrswert am Bestimmungsort anzuknüpfen. Vielmehr orientiert er sich an der Regelung des geltenden Rechts, wonach für die Bemessung der Vergütung für aufgeopferte Ladung entweder auf den Wert am Bestimmungsort (§ 711 Absatz 1 HGB) oder, bei Nichterreichen des Bestimmungsortes, auf den Wert an dem Ort abzustellen, an dem Ladung in Sicherheit gebracht wurde (§ 714 HGB). Diese Regelung entspricht der Wertung des § 591 Absatz 2 Satz 2 HGB-E, der entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe für die Bemessung des Beitrags auf den Wert der Gegenstände am Ende der Reise abstellt. Es erscheint sachgerecht, sowohl für die Vergütung als auch für den Beitrag gleiche Bemessungsgrundsätze aufzustellen. Dies entspricht auch der Regel G YAR 1994 und 2004.

Absatz 2 regelt nach dem Vorbild des Abschlussberichts (§ 573 Absatz 2) den Fall, dass das Schiff, sein Zubehör, der Treibstoff oder die Ladung beschädigt wurde. Im bisher geltenden Recht finden sich hierzu Vorschriften in den §§ 709, 710, 712, 713, 714 HGB.

Absatz 2 Satz 1 bestimmt – insoweit in Übereinstimmung mit dem Abschlussbericht –, dass sich die Vergütung für die Beschädigung des Schiffes, seines Zubehörs, des Treibstoffs oder der Ladung nach dem Wertverlust bemisst, den diese Sachen durch die Große Haverei erlitten haben. Zusätzlich regelt er nach dem Vorbild des geltenden Rechts, wie der Wertverlust zu ermitteln ist. Anders als das bisher geltende Recht sieht er jedoch auch insoweit eine einheitliche Regelung vor. Diese beschränkt sich allerdings – anders als der Abschlussbericht – nicht darauf zu bestimmen, dass bei der Ermittlung des Wertverlusts einer Sache der Verkehrswert zugrunde zu legen ist, den die Sache am Bestimmungsort hat. Zum einen bedarf es bei der Ermittlung des Wertverlusts zweier Bezugsgrößen, nämlich des Wertes der Sache in unbeschädigtem Zustand einerseits und des Wertes der Sache in beschädigtem Zustand andererseits. Zum andern erscheint es aus den zu Absatz 1 ausgeführten Gründen nicht sachgerecht, stets den Wert am Bestimmungsort für maßgeblich zu erklären. Auch im Falle der Beschädigung erscheint es geboten, entsprechend den bisherigen §§ 710, 712 und 714 HGB den Fall zu erfassen, dass die Reise nicht am Bestimmungsort, sondern an einem anderen Ort endet. Dementsprechend bestimmt Satz 1, dass die maßgeblichen Werte wie folgt zu ermitteln sind: Für die Bestimmung des Wertes der beschädigten Sache ist auf den Verkehrswert der Sache am Ende der Reise abzustellen. Endet die Reise nicht am Bestimmungsort, sondern an einem anderen Ort, ist der Verkehrswert der Sache an diesem anderen Ort maßgeblich. Für die Ermittlung des Wertverlusts ist daneben als weiterer Wert der Wert zu ermitteln, den die Sache in unbeschädigten Zustand am Ort und zur Zeit der Beendigung der Reise gehabt hätte.

Absatz 2 Satz 2 enthält in Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 573 Absatz 4 Satz 1)

eine Sonderregelung für den Fall, dass nach dem Havereifall die beschädigte Sache repariert wurde. Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe soll diese Sonderregelung bereits in Absatz 2 aufgenommen werden, da sie sich ausschließlich auf den darin geregelten Fall der Beschädigung einer Sache bezieht. Die in Satz 2 enthaltene Sonderregelung begründet die Vermutung, dass bei einer Reparatur der beschädigten Sache die Reparaturkosten dem nach Satz 1 maßgeblichen Wertverlust entsprechen. Durch diese Regelung soll die im Einzelfall schwierige Ermittlung der Wertdifferenz vermieden werden. Unmittelbares Vorbild dieser Regelung sind § 429 Absatz 2 Satz 2 HGB und § 502 Absatz 2 Satz 2 HGB-E. Ähnliche Regelungen finden sich aber auch in den bisherigen §§ 709 und 710 HGB sowie in Regel 18 Buchstabe a YAR 1994 und YAR 2004 über die Bemessung eines zu vergütenden Schiffsschadens.

Absatz 3 bestimmt nach dem Vorbild des bisherigen § 715 HGB, jedoch in vereinfachter Fassung, wie sich der Vergütungsanspruch bemisst, wenn dem Verfrachter infolge der ergriffenen Havereimaßnahmen, etwa wegen Aufopferung von Ladung, Fracht entgeht. Nach Absatz 3 bemisst sich in diesem Falle die Vergütung nach dem Betrag, der dem Verfrachter infolge der Großen Haverei nicht mehr geschuldet ist. Soweit der Befrachter die Fracht bereits im Voraus vollständig bezahlt hat, kann also wie bisher keine Vergütung beansprucht werden. Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 573 Absatz 3). Anders als dort wird jedoch die Formulierung „Vergütung für entgangene Fracht“ durch die Formulierung „Vergütung für den Untergang einer Frachtforderung“ ersetzt, um somit deutlicher als im Vorschlag der Sachverständigengruppe die Verbindung zu der Ausgangsregelung in § 588 Absatz 2 HGB-E herzustellen.

Absatz 4 ergänzt die Vergütungsregeln der vorangehenden Absätze um eine nach dem Vorbild von § 502 Absatz 3 Satz 3 HGB-E ausgestaltete Vermutungsregelung. Um die Ermittlung des Verkehrswerts zu erleichtern, begründet Absatz 4 die Vermutung, dass für den Fall des Verkaufs einer aufgeopferten oder beschädigten Sache unmittelbar vor Beginn der Reise der Kaufpreis den Verkehrswert des Gutes darstellt. Die Vermutungsregelung beruht auf dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 573 Absatz 4 Satz 2). Eine vergleichbare Vorschrift findet sich in Regel XVI Absatz 1 YAR 1994 und 2004. Allerdings beschränkt sich der vorgeschlagene Absatz 4 nicht auf die Bewertung von Ladung. Denn es ist kein Grund dafür ersichtlich, die in Absatz 4 enthaltene Vermutungsregelung nicht auch auf Gegenstände wie etwa den Treibstoff anzuwenden. Darüber hinaus sieht Absatz 4 auch nicht wie der Vorschlag der Sachverständigengruppe vor, dass die Beförderungskosten herauszurechnen sind. Denn anders als bei Anwendung von § 429 Absatz 3 Satz 2 HGB, auf den im Abschlussbericht zur Begründung des § 573 Absatz 4 Satz 2 Bezug genommen wird, ist bei der Bemessung der Vergütung auf den Wert der Sache am Ende der Reise und nicht auf den Wert zu Beginn der Reise abzustellen.

Zu § 591

Der vorgeschlagene § 591 HGB-E beruht auf den Vorschlägen der Sachverständigengruppe im Abschlussbericht (§ 574 Absatz 1 und § 575). Er regelt, wer beitragspflichtig ist und

wie der Beitrag zu bemessen ist. Vergleichbare Regelungen finden sich im geltenden Recht in den §§ 717 bis 725 HGB. Aus redaktionellen Gründen fasst der Entwurf die verschiedenen Regelungen im Abschlussbericht in einer Vorschrift zusammen. Aus diesem Grunde wird als Überschrift lediglich das Wort „Beitrag“ gewählt.

Absatz 1 regelt nach dem Vorbild der bisherigen §§ 723, 725 HGB, wer zur Deckung der durch die Große Haverei entstandenen Schäden und Aufwendungen beizutragen hat. Zwar bestimmt bereits § 592 Absatz 1 HGB-E, dass die durch die Große Haverei entstandenen Schäden und Aufwendungen von den Beteiligten gemeinschaftlich getragen werden. Gleichwohl erscheint es angesichts der in Absatz 1 normierten Ausnahme zweckmäßig, noch einmal klarzustellen, dass grundsätzlich jeder Beteiligte beitragspflichtig ist. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz gilt nur für die Schiffsbesatzung und die Fahrgäste. Diese Personengruppe soll in Übereinstimmung mit dem bisherigen § 723 Absatz 1 Nummer 2 und 3 HGB und entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 574 Absatz 1 Satz 2) nicht zur Deckung der durch die Große Haverei entstandenen Schäden und Aufwendungen herangezogen werden. Wer außerhalb dieser Gruppe einen Beitrag zu leisten hat, ergibt sich aus § 588 Absatz 2 HGB-E. Dementsprechend verzichtet der Entwurf darauf, noch einmal zu präzisieren, wer als Beteiligter im Sinne von Absatz 1 anzusehen ist.

Absatz 2 entspricht im Wesentlichen dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 575). Er stimmt mit den in den bisherigen §§ 717 bis 720 HGB getroffenen Grundsatzentscheidungen überein, vereinfacht die geltenden Regelungen jedoch deutlich. Damit soll berücksichtigt werden, dass regelmäßig die detaillierten Vorschriften der YAR 1994 oder 2004 zur Anwendung gelangen.

Absatz 2 Satz 1 stellt zunächst noch einmal klar, dass sich die Beiträge nach dem Wert aller Gegenstände bemessen, die sich in gemeinsamer Gefahr befanden. Die nachfolgenden Sätze 2 und 3 präzisieren, wie diese Werte zu ermitteln sind. So ist nach Satz 2 für Schiff, Treibstoff und Ladung der Verkehrswert dieser Sachen am Ende der Reise zuzüglich einer im Rahmen der Großen Haverei anfallenden Vergütung maßgeblich. Die Regelung, wonach an das Ende der Reise anzuknüpfen ist, entspricht der für die Bemessung der Vergütung getroffenen Regelung (§ 590 HGB-E). Nach Absatz 2 Satz 3 bemisst sich der Wert der Frachtförderung anhand ihres Bruttobetrag zuzüglich einer etwaigen Vergütung in Großer Haverei. Damit soll der bisherige § 721 HGB, wonach die Fracht nur zu zwei Dritteln zu berücksichtigen ist, aufgegeben werden. Denn Gründe, die eine derartige Sonderbehandlung der Fracht rechtfertigen, sind nicht ersichtlich.

Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 575 Satz 1) bestimmt Absatz 2 nicht, wie der von jedem einzelnen zu leistende Beitrag zu berechnen ist. Dies soll in § 592 HGB-E geregelt werden.

Zu § 592

Die Vorschrift regelt nach dem Vorbild des bisherigen § 716 und § 725 Absatz 3 HGB, wie die Beiträge zu verteilen sind und bis zu welchem Haftungshöchstbetrag ein Beitragspflichtiger haftet.

Absatz 1 bestimmt nach dem Vorbild des bisherigen § 716 HGB, wie sich die Höhe der von einem einzelnen Beteiligten zu beanspruchenden Vergütung und des von einem einzelnen Beteiligten zu zahlenden Beitrags bemisst. Zwar sieht der Abschlussbericht der Sachverständigengruppe keine vergleichbare Vorschrift vor. Es erscheint jedoch geboten, auch künftig im Handelsgesetzbuch zu regeln, wie die von den Beteiligten nach § 588 Absatz 1 HGB-E entstandenen Schäden und Aufwendungen zu verteilen sind.

In der Formulierung weicht Absatz 1 nicht unerheblich von dem bisherigen § 716 HGB ab. Dadurch soll berücksichtigt werden, dass die Beitragspflichtigen stets eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung der Havereibeiträge trifft. Zwar gilt dieser Grundsatz bereits seit Inkrafttreten des Seerechtsänderungsgesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966). Die Formulierung „wird über das Schiff, die Ladung und die Fracht ... verteilt“ erweckt jedoch noch den Eindruck, als werde an dem Prinzip der dinglichen Haftung der beitragspflichtigen Güter festgehalten.

Die Höhe der von einem einzelnen Beteiligten zu beanspruchenden Vergütung und des von einem einzelnen Beteiligten zu zahlenden Beitrags bemisst sich nach Absatz 1 wie folgt: Nach Satz 1 ist zunächst die Vergütungsmasse, also die gesamte, von allen Beteiligten zu beanspruchende Vergütung, ins Verhältnis zur Beitragsmasse, also der Summe der von allen Beteiligten zu leistenden Beiträge, zu setzen. Nach Satz 2 erhält der Beteiligte eine Vergütung, wenn der von ihm erlittene, ebenfalls in einem Prozentsatz ausgedrückte Wertverlust über dem nach Satz 1 ermittelten Prozentsatz liegt. Die Höhe der Vergütung bestimmt sich nach der Differenz der Prozentsätze. Hat also beispielsweise der Beteiligte einen Wertverlust von 60 Prozent erlitten, kann er, wenn sich der nach Satz 1 berechnete Prozentsatz auf 40 Prozent beläuft, 20 Prozent des Wertes des ihm zuzurechnenden Gegenstands als Vergütung verlangen. Umgekehrt muss der Beteiligte nach Satz 3 einen Beitrag leisten, wenn der anteilige Wertverlust unter dem nach Satz 1 ermittelten Prozentsatz liegt. Beläuft sich also der nach Satz 1 berechnete Prozentsatz, wie in dem obigen Beispiel, auf 40 Prozent, muss der Beteiligte, dessen Gegenstand durch die Havereimaßnahmen gerettet wurde, einen Beitrag in Höhe von 30 Prozent leisten, wenn der Wert des ihm zuzurechnenden Gegenstands auf Grund der Großen Haverei nur um 10 Prozent gemindert wurde.

Absatz 2 beschränkt nach dem Vorbild des geltenden Rechts (§ 725 Absatz 3 HGB) die Haftung des Beitragspflichtigen auf einen Haftungshöchstbetrag. Diese Vorschrift ist vor allem in den Fällen erforderlich, in denen die durch die Große Haverei entstandenen Schäden und Aufwendungen den Wert aller geretteten Gegenstände überschreiten.

Nach dem Entwurf soll die Haftung des Beitragspflichtigen auf den Betrag beschränkt werden, der dem Wert des Gegenstands entspricht, der gerettet wurde. Nicht übernommen werden soll der Vorschlag der Sachverständigengruppe in § 574 Absatz 2, diesen Betrag noch um die dem Beitragspflichtigen im Rahmen der Großen Haverei zustehende Vergütung für die Beschädigung oder Aufopferung dieses Gegenstands zu erhöhen. Es erscheint geboten, an dem im geltenden Recht und auch in anderen Rechtsordnungen, so etwa in Artikel 465 des norwegischen Seehandlungsgesetzbuchs vom 24. Juni 1994, verankerten Rechtsgedanken fest-

zuhalten, dass jeder Beitragspflichtige nicht mehr verlieren soll als den Gegenstand, den er der Seegefahr ausgesetzt hat. Dass nach § 595 Absatz 2 HGB-E bei der Berechnung der von den Beteiligten zu leistenden Beiträge zur Großen Haverei eine etwaige Vergütung für eine Beschädigung oder Aufopferung der betreffenden Sache in Großer Haverei hinzuzurechnen ist, steht dem nicht entgegen. Denn dieser Regel bedarf es nur, um das Verhältnis der Vergütungsmasse zu der Beitragsmasse zu ermitteln, nach dem die Beiträge auf die Beteiligten zu verteilen sind.

Zu § 593

Die Vorschrift beruht auf dem Vorschlag der Sachverständigen­gruppe (§ 576). Sie räumt nach dem Vorbild des bisherigen § 726 HGB den Vergütungsberechtigten wegen der vom Schiffseigentümer und vom Frachtgläubiger zu entrichtenden Beiträge ein Schiffsgläubigerrecht am Schiff ein. Dabei stellt sie – insoweit abweichend vom Vorschlag der Sachverständigen­gruppe – durch die Verweisung auf § 596 Absatz 1 Nummer 4 klar, dass es sich hierbei um ein Schiffsgläubigerrecht im Sinne der genannten Vorschrift handelt. Auf eine zusätzliche Sicherung der Vergütungsberechtigten durch Begründung einer Pflicht zur Sicherheitsleistung „für die von dem Schiffe zu leistenden Beiträge“ entsprechend dem bisherigen § 730 HGB soll in Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Sachverständigen­gruppe verzichtet werden. Es erscheint ausreichend, ein Schiffsgläubigerrecht zu begründen.

Zu § 594

Die Vorschrift fasst entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigen­gruppe (§ 577) die Regelungen in dem bisherigen § 726 Absatz 2 HGB sowie den bisherigen §§ 726a und 731 HGB vereinfacht zusammen. Die darin getroffenen rechtlichen Grundentscheidungen werden beibehalten.

Die in Absatz 1 vorgeschlagene Regelung beruht auf dem Vorschlag der Sachverständigen­gruppe (§ 577 Absatz 1). Die Vorschrift begründet nach dem Vorbild des bisherigen § 726 Absatz 2 HGB ein gesetzliches Pfandrecht der Vergütungsberechtigten für ihre Forderungen auf eine Beitragsleistung des Eigentümers des Treibstoffs. Darüber hinaus begründet sie ein gesetzliches Pfandrecht der Vergütungsberechtigten für ihre Forderungen auf eine Beitragsleistung derjenigen, die die Gefahr tragen, dass die Ladung untergeht. In Anlehnung an den Vorschlag der Sachverständigen­gruppe entsteht ein gesetzliches Pfandrecht an diesen Gegenständen aber nur dann, wenn sich die jeweilige Forderung gegen den Eigentümer der Sache richtet. Zwar ist nach § 588 Absatz 2 HGB-E nicht der Eigentümer der Ladung beitragspflichtig, sondern derjenige, der im Zeitpunkt des Havereifalls die Gefahr trägt, dass die Ladung untergeht. Für die Begründung eines gesetzlichen Pfandrechts erscheint es jedoch zu weitgehend, die Eigentumsverhältnisse zu ignorieren.

Absatz 2 regelt entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigen­gruppe (§ 577 Absatz 1 Satz 2, Absatz 2) das Verhältnis der Pfandrechte wegen Beitragsforderungen in Großer Haverei zu anderen Forderungen und zu Beitragsforderungen untereinander sowie das Verhältnis der Pfandrechte zu Pfandrechten wegen Bergung. Die Regelung ent-

spricht – abgesehen von geringfügigen sprachlichen Änderungen – dem bisherigen § 726a Absatz 1 und 2 HGB.

Nach Absatz 2 Satz 1 kommt dem Pfandrecht der Vergütungsberechtigten Vorrang gegenüber allen anderen an den Pfandsachen begründeten Pfandrechten zu, auch wenn diese früher entstanden sind. Eine inhaltsgleiche Regelung findet sich in § 726a Absatz 1 HGB. Bestehen an einer Sache mehrere Pfandrechte wegen Beitragsforderungen zur Großen Haverei, so hat nach Absatz 2 Satz 2 das Pfandrecht für die später entstandene Forderung Vorrang vor dem Pfandrecht für die früher entstandene Forderung. Das Gleiche gilt, wenn an einer Sache neben einem Pfandrecht wegen einer Beitragsforderung ein Pfandrecht wegen Bergung besteht. Sind die in Absatz 2 Satz 2 genannten Forderungen gleichzeitig entstanden, so sind nach Absatz 2 Satz 3 die Pfandrechte für diese Forderungen gleichberechtigt. Für den Zeitpunkt der Forderungsentstehung verweist Absatz 2 Satz 4 auf § 603 Absatz 3 HGB-E. Für die Bestimmung der Reihenfolge der Pfandrechte für Beitragsforderungen zur Großen Haverei ist mithin der Zeitpunkt des Havereifalls entscheidend. Für die Bestimmung der Pfandrechte für Forderungen auf Bergelohn einschließlich Bergungskosten kommt es auf den Zeitpunkt der Beendigung der Bergungsmaßnahme an.

Absatz 3 entspricht § 726a Absatz 3 HGB. Absatz 3 Satz 1 bestimmt, dass die Pfandrechte für Beitragsforderungen ein Jahr nach Entstehung der Forderung erlöschen. Nach Absatz 3 Satz 2 gilt hiervon, wie aus der Anordnung der entsprechenden Anwendung des § 600 Absatz 2 HGB-E folgt, eine Ausnahme für den Fall der Einleitung der Zwangsvollstreckung durch den Pfandgläubiger. Erwirkt danach der Pfandgläubiger innerhalb der Jahresfrist die Beschlagnahme der Sache wegen des Pfandrechts, so erlischt das Pfandrecht nicht, sofern die Sache später im Wege der Zwangsvollstreckung veräußert wird. Das Gleiche gilt entsprechend § 600 Absatz 2 Satz 2 HGB-E für das Pfandrecht eines Gläubigers, der wegen seines Pfandrechts dem Zwangsvollstreckungsverfahren innerhalb dieser Frist beitrifft.

Absatz 4 Satz 1 bestimmt in Anlehnung an den bisherigen § 731 Absatz 2 Satz 1 HGB, dass das Pfandrecht am Treibstoff und der Ladung nicht durch die einzelnen Vergütungsberechtigten, sondern durch den Reeder ausgeübt wird. Aus praktischen Gründen erscheint es geboten, die Ausübung des Pfandrechts auf eine Person zu konzentrieren. Allerdings bestimmt Absatz 4 – insoweit abweichend vom bisher geltenden Recht – als Vertretungsberechtigten nicht den Verfrachter, sondern den Reeder. Denn es erscheint nicht sachgerecht, demjenigen, der lediglich einen Seefrachtvertrag abgeschlossen hat, nicht jedoch zugleich das Schiff betreibt, die Geltendmachung des Pfandrechts zu übertragen. Zum einen befinden sich die betreffenden Sachen nicht in seinem Besitz. Zum andern hat der Kapitän des Schiffes nur eine gesetzliche Vertretungsmacht für den Reeder (§ 479 Absatz 1 HGB-E). Diese Umstände erschweren die Geltendmachung des Pfandrechts durch den Verfrachter. Hinzu kommt, dass nach dem Entwurf ein gesetzliches Pfandrecht auch am Treibstoff des Schiffes begründet wird. Zum Treibstoff des Schiffes hat der nicht das Schiff betreibende Verfrachter jedoch keinerlei Beziehung, so dass auch wegen mangelnder Sachnähe eine Vertretungsmacht des Verfrachters Bedenken begegnet.

Nicht übernommen werden soll auch der Vorschlag der Sachverständigengruppe in § 577 Absatz 4 Satz 1, zusätzlich zu bestimmen, dass die Befriedigung der Vergütungsberechtigten nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften erfolgt. Eine Notwendigkeit dafür, nur eine solche Befriedigung zu gestatten, ist nicht ersichtlich. Es sollte auch künftig ausreichen, dass die Befriedigung nach den für das Pfandrecht geltenden Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs (§§ 1257, 1228 ff. BGB) erfolgt, also ohne vollstreckbaren Titel durch Verkauf. Allerdings hält der Entwurf nach dem Vorbild des bisherigen § 731 Absatz 2 Satz 2 HGB daran fest, dass die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs mit den in § 368 HGB und § 495 Absatz 4 HGB-E genannten Abweichungen anzuwenden sind, wenn es sich bei der Pfandsache um Ladung handelt, die auf Grund eines Seefrachtvertrages befördert wurde.

Absatz 5 Satz 1 begründet entsprechend dem bisherigen § 731 Absatz 1 HGB eine Pflicht des Kapitäns, die Pfandsachen vor der Zahlung oder Sicherstellung der Beiträge nicht auszuliefern. Durch diese Vorschrift soll gewährleistet werden, dass das Pfandrecht an der Pfandsache nicht dadurch erlischt, dass diese einem gutgläubigen Dritten übereignet wird.

Absatz 5 Satz 2 und 3 entsprechen dem für den Fall der unberechtigten Auslieferung von geborgenem Gut vorgeschlagenen § 587 Absatz 4 HGB-E. Angesichts dessen, dass der Entwurf eine den bisherigen §§ 511, 512 HGB entsprechende Regelung nicht mehr vorsieht, erscheint es geboten, auch für den Fall der unberechtigten Auslieferung von Sachen, an denen die Vergütungsberechtigten für ihre Beitragsforderungen ein Pfandrecht haben, eine Haftungsregelung vorzusehen.

Zu § 595

Die vorgeschlagene Vorschrift regelt anstelle der bisherigen §§ 727 bis 729 HGB, in welchem Verfahren die in Großer Haverei entstandenen Schäden und Aufwendungen festzustellen und zu verteilen sind. Die Vorschrift beruht auf § 578 des Vorschlags der Sachverständigengruppe.

Absatz 1 bestimmt, wer das Recht oder die Pflicht hat, die Aufmachung des Verteilungsplans (Dispache) zu veranlassen, und an welchem Ort die Dispache aufzumachen ist. Nach Absatz 1 Satz 1 ist jeder Beteiligter berechtigt, die Aufmachung der Dispache zu veranlassen. Dies entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 728 Absatz 2 HGB. Anders als dort besteht aber nach Absatz 1 Satz 1 dieses Recht nicht erst dann, wenn der zur Aufmachung der Dispache Verpflichtete seinen Pflichten nicht rechtzeitig nachkommt. Denn es ist in der Praxis nur schwer feststellbar, was unter „rechtzeitig“ zu verstehen ist und wann der Zeitpunkt der Rechtzeitigkeit überschritten ist.

Die Feststellung und Verteilung der in Großer Haverei entstandenen Schäden und Aufwendungen hat, wie Absatz 1 Satz 1 weiter bestimmt, am Bestimmungsort oder, wenn dieser nicht erreicht wird, am Ort des Endes der Reise zu erfolgen. Diese Regelung entspricht dem bisherigen § 727 HGB.

Absatz 1 Satz 2 verschärft die Regelung in Absatz 1 Satz 1, indem er den Reeder dazu verpflichtet, die Aufmachung der Dispache an dem in Satz 1 genannten Ort zu veranlassen,

wenn Treibstoff oder Ladung beschädigt oder aufgeopfert worden sind. Damit soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass den Beteiligten oft nicht bekannt ist, dass sie nach den Regeln der Großen Haverei vergütungsberechtigt sind. Die Regelung entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 728 Absatz 1 HGB. Sie weicht insoweit vom bisher geltenden Recht ab, als sie nicht den Kapitän, sondern den Reeder verpflichtet. Hierdurch soll berücksichtigt werden, dass der Kapitän für den Reeder tätig ist und es daher ausreicht, dem Reeder Pflichten zuzuweisen. Darüber hinaus weicht Satz 2 vom bisher geltenden Recht insoweit ab, als er eine Pflicht zur Aufmachung einer Dispache davon abhängig macht, dass Treibstoff oder Ladung beschädigt oder aufgeopfert worden ist. Damit soll berücksichtigt werden, dass in den Fällen, in denen weder Treibstoff noch Ladung aufgeopfert oder beschädigt wurde, kein Schutzbedürfnis derjenigen Beteiligten, denen der Treibstoff oder die Ladung zuzurechnen ist, ersichtlich ist.

Ist der Reeder verpflichtet, die Aufmachung einer Dispache zu veranlassen, und kommt er dieser Verpflichtung nicht nach, so ist er nach Satz 2 zweiter Halbsatz den Beteiligten zum Schadensersatz verpflichtet. Diese Regelung entspricht dem bisherigen § 728 Absatz 1 Satz 2 HGB.

Absatz 2 Satz 1 bestimmt in Anlehnung an den bisherigen § 729 Absatz 1 HGB, dass die Dispache durch einen öffentlich bestellten Sachverständigen oder eine vom Gericht besonders ernannte sachverständige Person (Dispacheur) aufgemacht wird. Abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 578 Absatz 3) beschränkt sich der Entwurf also nicht darauf, als Dispacheur nur einen vom Gericht ernannten Sachverständigen anzusehen. Denn eine solche Regelung steht im Widerspruch mit der Praxis, nach der regelmäßig der Reeder einen Sachverständigen mit der Aufmachung einer Dispache beauftragt.

Der von einem Reeder beauftragte Sachverständige soll allerdings auch weiterhin grundsätzlich nur dann als Dispacheur angesehen werden können, wenn er öffentlich bestellt ist. Die öffentliche Bestellung richtet sich nach dem anwendbaren Gewerberecht, insbesondere den §§ 36 und 36a der Gewerbeordnung. Das Erfordernis der öffentlichen Bestellung ist vor allem durch die Regelung in Absatz 3 bedingt, wonach jeder Beteiligte dem Dispacheur die zur Aufmachung der Dispache erforderlichen Unterlagen, etwa Vertragsunterlagen oder Rechnungen, aushändigen muss. Denn eine solche Regelung lässt sich nur rechtfertigen, wenn gewährleistet ist, dass der Sachverständige seine Aufgaben unabhängig, weisungsfrei, persönlich, gewissenhaft und unparteiisch erfüllt. Dies geschieht durch die öffentliche Bestellung. Dies aber wäre nicht der Fall, wenn es dem Reeder überlassen bliebe, einen Sachverständigen auszusuchen.

Absatz 3 hält an der bisher in § 729 Absatz 2 HGB geregelten Pflicht fest, dass die zur Aufmachung der Dispache erforderlichen Urkunden dem Dispacheur im Sinne von Absatz 2 herauszugeben sind. Die gewählte Formulierung „in seinen Händen befindlichen Urkunden“ ist an § 131 Absatz 1 ZPO angelehnt.

Zum Fünften Abschnitt (Schiffsgläubiger)

Entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe übernimmt der Entwurf weitgehend unverändert die bisher

im Neunten Abschnitt des Fünften Buches des Handelsgesetzbuchs enthaltenen Regelungen über Schiffsgläubiger. Er hält damit an der mit dem Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) getroffenen Entscheidung fest, das deutsche Recht nach dem Vorbild des Übereinkommens vom 24. Mai 1967 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken auszugestalten und nur in den Fällen ein Schiffsgläubigerrecht vorzusehen, in denen der Gläubiger, obwohl er den Reeder auch persönlich in Anspruch nehmen kann, besonders schutzbedürftig erscheint. Zwar ist das Recht der Schiffsgläubigerrechte inzwischen durch ein neueres internationales Übereinkommen geregelt, nämlich das Internationale Übereinkommen vom 6. Mai 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken. Es erscheint aber nicht sachgerecht, das geltende Recht nach dem zuletzt genannten Übereinkommen auszugestalten. Denn das Übereinkommen hat unter den wichtigen Seehandelsnationen der Welt kaum Verbreitung gefunden.

Nicht in den Entwurf übernommen wird die Regelung des bisherigen § 757 HGB, wonach das – ganze – Schiff auch dann den Schiffsgläubigern haftet, wenn es einer Reederei gehört. Da in dem Entwurf Regelungen über die „Reederei“ nicht mehr enthalten sind, bedarf es auch keiner derartigen klarstellenden Regelung.

Zu § 596

Die Vorschrift ist weitgehend wortgleich mit dem bisherigen § 754 HGB. Im Wesentlichen unverändert ist insbesondere der Katalog der Schiffsgläubigerrechte. Gerade im Hinblick darauf, dass es sich bei Schiffsgläubigerrechten um nicht registrierte dingliche Rechte an Schiffen handelt und der Käufer eines Schiffes nicht feststellen kann, mit welchen Schiffsgläubigerrechten das Schiff belastet ist, sollte der Katalog der Schiffsgläubigerrechte möglichst klein gehalten werden. Abweichend von dem bisherigen § 754 Absatz 1 Nummer 4 HGB wird allerdings in Absatz 1 Nummer 4 nicht mehr die Formulierung „Forderungen auf Bergelohn oder auf Sondervergütung einschließlich Bergungskosten“ verwendet, sondern die Formulierung „Forderungen auf Bergelohn, auf Sondervergütung oder auf Bergungskosten“. Hierdurch soll klargestellt werden, dass der Gläubiger der Forderung auf Bergungskosten nicht mit dem Berger identisch sein muss.

Nicht übernommen werden soll dementsprechend der Vorschlag der Sachverständigengruppe, in Anbetracht der Regelungen über den Zeitchartervertrag dem Zeitcharterer ein – den Schiffshypotheken im Rang nachgehendes – Schiffsgläubigerrecht für seine Forderungen gegen den Zeitcharterer auf Rückzahlung vorausbezahlter Zeitfracht einzuräumen (§ 579 Absatz 1 Nummer 6). Denn ein besonderes Schutzbedürfnis des Zeitcharterers ist nicht ersichtlich. Es ist Sache des Zeitcharterers, zu prüfen, ob er mit dem Zeitcharterer einen Vertrag eingehen will. Tut er dies, muss er auch das Risiko der Unzuverlässigkeit des Zeitcharterers übernehmen.

Ähnliche Überlegungen gelten für die von Verbandsseite erhobene Forderung, ein dem § 102 Nummer 5 BinSchG entsprechendes nachrangiges Schiffsgläubigerrecht für Schiffsausrüster wieder einzuführen. Denn die im Binnenschiffahrtsgesetz enthaltene Vorschrift hat wie ihr seerechtliches Vorbild in § 754 Nummer 8 HGB in der vor Inkrafttreten

des Seerechtsänderungsgesetzes von 1972 geltenden Fassung ihren Grund nur in der – früher geltenden – beschränkt-dinglichen Haftung des Reeders (vgl. hierzu die Begründung zum Seerechtsänderungsgesetz, Bundestagsdrucksache VI/2225, S. 36). Eine Wiederaufnahme der Regelung in das Handelsgesetzbuch ließe sich daher nur rechtfertigen, wenn ein besonderes Schutzbedürfnis des Schiffsausrüsters bestünde. Ein solches besonderes Schutzbedürfnis lässt sich jedoch nicht erkennen. Es ist Sache des Schiffsausrüsters zu entscheiden, ob er einen Warenkredit gewährt. Es ist keine Legitimation dafür ersichtlich, Lieferungen auf Kredit gesetzlich zusätzlich durch ein Schiffsgläubigerrecht zu sichern.

Diese Argumente gelten auch für den Vorschlag, nach internationalem Vorbild ein Schiffsgläubigerrecht für Werftforderungen einzuführen, und zwar insbesondere für solche Forderungen, die aus der Reparatur, dem Umbau oder der Wartung eines Schiffes resultieren, und einem solchen Schiffsgläubigerrecht den Rang vor den Schiffshypotheken einzuräumen. Denn auch die Werft hat keine andere Stellung als ein Unternehmen, das einen Warenkredit gewährt. Ein Bedürfnis, Unternehmen, die Leistungen auf Kredit erbringen, durch ein gesetzliches Schiffsgläubigerrecht zu sichern, besteht nicht. Zwar mag es zutreffen, dass die Absicherung von Werftforderungen durch Eintragung einer Schiffshypothek nach § 648 Absatz 2 BGB in der Praxis nicht realistisch ist. Dies rechtfertigt es jedoch nicht, deshalb ein gesetzliches Schiffsgläubigerrecht mit Rang vor den Schiffshypotheken einzuräumen. Diese Bewertung steht im Einklang mit den meisten Rechtsordnungen. Zwar kennt das US-amerikanische Recht in dem Federal Maritime Lien Act, 46 US Code Section 31342, ein Schiffsgläubigerrecht für „necessaries“, zu denen auch die Aufwendungen für Reparaturen zählen. Die US-amerikanische Regelung bildet aber im internationalen Vergleich gerade die Ausnahme. So werden „necessaries“ in den Staaten des Commonwealth nicht durch ein Schiffsgläubigerrecht gesichert. Und auch in dem neuesten Internationalen Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken findet sich keine dem US-amerikanischen Recht vergleichbare Regelung.

Absatz 1 Nummer 4 spricht abweichend von dem bisherigen § 754 Absatz 1 Nummer 4 HGB nicht mehr von Beiträgen „des Schiffes und der Fracht“, sondern von den vom Eigentümer des Schiffes und vom Gläubiger der Fracht zu entrichtenden Beiträgen zur Großen Haverei. Durch diese Umformulierung soll berücksichtigt werden, dass für Beitragsforderungen der Eigentümer des Schiffes und der Gläubiger der Fracht persönlich haften und nicht mehr, wie dies vor Inkrafttreten des Seerechtsänderungsgesetzes von 1972 der Fall war, der Eigentümer des Schiffes und der Gläubiger der Fracht dinglich beschränkt auf Schiff und Fracht haften.

Zu § 597

Die Vorschrift ist wortgleich mit dem bisherigen § 755 HGB.

Zu § 598

Die Vorschrift ist wortgleich mit dem bisherigen § 756 HGB.

Zu § 599

Die Vorschrift ist wortgleich mit dem bisherigen § 758 HGB.

Zu § 600

Die Vorschrift entspricht – abgesehen von geringfügigen sprachlichen Änderungen – dem bisherigen § 759 HGB.

Zu § 601

Die Vorschrift ist entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 760 HGB.

Absatz 1 ist wortgleich mit dem bisherigen § 760 Absatz 1 HGB.

Absatz 2 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 760 Absatz 2 HGB. Anders als dieser regelt Absatz 2 jedoch nicht mehr, dass die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung auch gegen den Kapitän gerichtet werden kann und dass das gegen den Kapitän ergangene Urteil auch gegenüber dem Eigentümer wirksam ist. An die Stelle dieser Regelungen soll § 619 HGB-E treten, der anstelle einer gesetzlich angeordneten Passivlegitimation des Kapitäns sowie der gesetzlichen Rechtskrafterstreckung von Urteilen gegen den Kapitän eine bloße gesetzliche Zustellungsvollmacht des Kapitäns vorsieht. Im Hinblick auf Klagen auf Duldung der Zwangsvollstreckung scheidet der Kapitän damit künftig als Prozesspartei aus.

Absatz 3 entspricht dem bisherigen § 760 Absatz 3 HGB, ist jedoch redaktionell überarbeitet.

Zu § 602

Die Vorschrift ist wortgleich mit dem bisherigen § 761 HGB.

Zu § 603

Die Vorschrift ist weitgehend wortgleich mit dem bisherigen § 762 HGB. Geändert wurde jedoch – abgesehen von einer Anpassung der Verweisungen in den Absätzen 1 und 2 – die Formulierung „Forderungen auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten“. Anstelle dieser Formulierung wurde in Absatz 3 die Formulierung „Forderungen auf Bergelohn, auf Sondervergütung und auf Bergungskosten“ gewählt. Diese knüpft an die Formulierung in § 596 Absatz 1 Nummer 4 HGB-E an. Auf die Begründung zu dieser Vorschrift wird verwiesen.

Zu § 604

Die Vorschrift fasst die Regelungen in den bisherigen §§ 763 und 764 HGB wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs zusammen.

Absatz 1 stimmt mit dem bisherigen § 763 Absatz 1 HGB überein.

Absatz 2 ist – abgesehen von einer geänderten Verweisung – wortgleich mit dem bisherigen § 763 Absatz 2 HGB überein.

Absatz 3 ist wortgleich mit dem bisherigen § 764 HGB.

Zum Sechsten Abschnitt (Verjährung)

Entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe sollen die bislang im Fünften Buch des HGB verstreuten Sondervorschriften über die Verjährung (§§ 612, 901 ff. HGB) in einem einheitlichen Abschnitt zusammengefasst und neu strukturiert werden. Dabei soll allerdings an der bisherigen Systematik festgehalten werden, wonach grundsätzlich die allgemeinen Verjährungsvorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs (§§ 194 ff.) zur Anwendung gelangen und nur dort, wo Abweichungen erforderlich werden, Sonderregelungen in das Handelsgesetzbuch aufgenommen werden.

Zu § 605

Die Vorschrift beruht auf dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 588). Sie entspricht, soweit die Nummern 3 und 4 betroffen sind, dem bisherigen § 901 Nummer 3 und 4 HGB. In Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Sachverständigengruppe verwendet die Vorschrift allerdings nicht mehr das Wort „Forderungen“. Stattdessen verwendet sie mit Blick auf § 194 BGB das Wort „Ansprüche“. In der Sache ergeben sich hieraus keine Abweichungen.

In Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Sachverständigengruppe sieht die Vorschrift davon ab, nach dem Vorbild des bisherigen § 901 Nummer 1 und 2 HGB die Verjährung von Forderungen auf öffentliche Schiffs-, Schifffahrts- und Hafengebühren sowie von Forderungen auf Lotsgebühren zu regeln. Denn diese Forderungen sind öffentlich-rechtlicher Natur. Die Verjährung ist insoweit daher öffentlich-rechtlichen Sonderregelungen unterworfen, so etwa § 22 des in Hamburg geltenden Gebührengesetzes vom 5. März 1986. Einer Regelung im Handelsgesetzbuch bedarf es daher nicht.

Nummer 1 entspricht dem bisherigen § 612 Absatz 1 HGB, der auf Artikel 3 § 6 Absatz 4 der Haager Regeln beruht. Unter den Begriff „Seefrachtverträge“ fallen, wie sich aus der Systematik des Gesetzentwurfs ergibt, sowohl Stückgutfrachtverträge als auch Reiseverträge. Neben den Ansprüchen aus Seefrachtverträgen werden wie bisher auch die Ansprüche aus dem Konnossement besonders genannt. Da es sich um unterschiedliche Ansprüche handelt, erscheint es – abweichend vom Vorschlag der Sachverständigengruppe – geboten, auch die wertpapierrechtlichen Ansprüche ausdrücklich zu erwähnen.

In Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 588 Nummer 2) unterwirft Nummer 2 auch Ansprüche aus Schiffsüberlassungsverträgen einer einjährigen Verjährungsfrist. Die Vorschrift erfasst Schiffsmietverträge im Sinne von § 553 HGB-E und Zeitcharterverträge im Sinne von § 557 HGB-E. Damit soll, wie von der Sachverständigengruppe vorgeschlagen, erreicht werden, dass für Ansprüche aus den genannten Verträgen dieselbe Verjährungsfrist gilt wie für Ansprüche aus Seefrachtverträgen.

Nummer 3 sieht nach dem Vorbild des bisherigen § 901 Nummer 3 HGB eine einjährige Verjährungsfrist für Ansprüche auf Beiträge zur Großen Haverei vor.

Nummer 4 sieht nach dem Vorbild des bisherigen § 901 Nummer 4 HGB eine einjährige Verjährungsfrist für Ausgleichsansprüche zwischen Reedern wegen eines Schiffszusammenstoßes vor.

Zu § 606

Die Vorschrift regelt nach dem Vorbild des Vorschlags der Sachverständigengruppe (§ 589), welche seerechtlichen Ansprüche abweichend von § 195 BGB einer zweijährigen Verjährungsfrist unterworfen sind. In Abweichung vom Vorschlag der Sachverständigengruppe erfasst sie dabei auch Ansprüche aus Personenbeförderungsverträgen.

Nummer 1 entspricht Artikel 16 Absatz 1 des Athener Übereinkommens 2002 sowie dem bisherigen Artikel 13 der Anlage zu § 664 HGB. Entsprechend der Entscheidung, die durch Artikel 2 Nummer 2 des Gesetzes zur Änderung des Ölschadengesetzes und anderer schiffahrtsrechtlicher Vorschriften vom 12. Juli 2006 (BGBl. I S. 1461) getroffen wurde, soll es dabei bleiben, dass die zweijährige Verjährungsfrist nur für Ansprüche auf Schadensersatz wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust oder Beschädigung von Gepäck gilt. Auf sonstige gegen den Beförderer gerichtete Ansprüche, etwa Schadensersatzansprüche wegen der Verletzung von Nebenpflichten, sollen dagegen auch künftig die allgemeinen Verjährungsvorschriften des BGB zur Anwendung gelangen und damit insbesondere die Regelung des § 195 BGB, die als regelmäßige Verjährungsfrist eine Frist von drei Jahren bestimmt.

Nummer 1 ist ausdrücklich nur auf Ansprüche anzuwenden, die den Vorschriften des Fünften Buches unterworfen sind. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die Verjährungsvorschrift nicht gilt, soweit unmittelbar anwendbare Regelungen der Europäischen Union oder völkerrechtliche Übereinkünften zur Anwendung gelangen und daher nach § 536 Absatz 2 HGB-E die Vorschriften des Zweiten Abschnitts des Fünften Buches nicht anzuwenden sind.

Nummer 2 stimmt mit dem bisherigen § 902 Absatz 1 Nummer 2 HGB und Artikel 7 Absatz 1 IÜZ 1910 überein. Entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 589 Nummer 1) soll daran festgehalten werden, dass Schadensersatzansprüche wegen eines Schiffszusammenstoßes oder eines sonstigen Schiffsmanövers innerhalb von zwei Jahren verjähren.

Nummer 3 bestimmt in Übereinstimmung mit dem bisherigen § 902 Absatz 1 Nummer 3 HGB und Artikel 23 Absatz 1 Satz 1 des Bergungsübereinkommens von 1989 für Ansprüche auf Bergelohn, auf Sondervergütung und auf Bergungskosten eine zweijährige Verjährungsfrist. Die Vorschrift beruht auf dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 589 Nummer 2).

Nummer 4 entspricht dem bisherigen § 902 Absatz 1 Nummer 4 HGB. Entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 589 Nummer 3) soll daran festgehalten werden, dass Wrackbeseitigungsansprüche innerhalb von zwei Jahren verjähren.

Zu § 607

Die Vorschrift regelt nach dem Vorbild des bisherigen § 903 HGB den Verjährungsbeginn für alle Ansprüche, die in den §§ 605 und 606 HGB-E gesondert geregelt sind.

Absatz 1 regelt nach dem Vorbild des Vorschlags der Sachverständigengruppe (§ 590 Absatz 1) den Beginn der Ver-

jährungsfristen für die Ansprüche aus Seefrachtverträgen und aus einem Konnossement.

Satz 1 bestimmt zunächst, dass die Verjährungsfrist entweder mit der Ablieferung des Gutes beginnt oder, wenn das Gut nicht abgeliefert wurde, mit dem Tag, an dem das Gut hätte abgeliefert werden müssen. Die entspricht § 612 Absatz 1 HGB. Da nach § 187 Absatz 1 BGB der Tag der Ablieferung bei der Fristberechnung nicht einzubeziehen ist, beginnt die Frist am Tag nach der Ablieferung.

Satz 2 enthält eine Sonderregelung für den Fall, dass es sich bei dem Seefrachtvertrag um einen Reisefrachtvertrag im Sinne des § 527 HGB-E handelt. Da ein Reisefrachtvertrag oft für mehrere Reisen gilt und daher ein bloßes Abstellen auf die Ablieferung des Gutes missverständlich erscheint, stellt Satz 2 klar, dass auf die Ablieferung des auf der letzten Reise zu befördernden Gutes abzustellen ist. Nicht verwendet werden soll die Formulierung der Sachverständigengruppe, wonach auf das Ende des Vertrages abzustellen ist. Denn es erscheint zweifelhaft, ob die dem § 314 BGB entlehnte Formulierung hinreichend klar ist.

Absatz 2 ist an die Regelung in § 439 Absatz 2 Satz 3 HGB angelehnt. Er enthält eine Sonderregelung für den Beginn der Verjährungsfrist für Rückgriffsansprüche im Rahmen von Seefrachtverträgen. So beginnt nach Satz 1 die Verjährungsfrist mit Eintritt der Rechtskraft des Urteils gegen den Rückgriffsgläubiger oder, wenn kein rechtskräftiges Urteil vorliegt, mit Befriedigung des Anspruchs durch den Rückgriffsgläubiger. Nach Satz 2 ist allerdings Voraussetzung des Verjährungsbeginns, dass der Rückgriffsgläubiger den Rückgriffsschuldner innerhalb von drei Monaten ab Kenntnis des Schadens und der Person des Rückgriffsschuldners von dem Schaden unterrichtet. Unterbleibt eine solche Unterrichtung, greift also die Sonderregelung in Satz 1 nicht.

Absatz 2 weicht von dem bisher geltenden, auf Artikel 6^{bis} der Visby-Regeln zurückzuführenden § 612 Absatz 2 HGB ab. Denn während der bisherige § 612 Absatz 2 HGB eigenständig regelt, dass der Rückgriffsgläubiger innerhalb von drei Monaten seit Klagezustellung an ihn seinerseits Klage erheben muss, schiebt Satz 3 den Beginn der Verjährungsfrist für solche Rückgriffsansprüche hinaus. Eine Beibehaltung der Regelung des bisherigen § 612 Absatz 2 HGB erscheint nicht sachgerecht. Denn die in Absatz 3 vorgeschlagene Regelung erscheint besser dazu geeignet, Rechtssicherheit zu erreichen, unnötige Prozesse zu vermeiden und die Abwicklung von Schäden zu vereinfachen. Auch im internationalen Kontext besteht keine Notwendigkeit, die Regelung des § 612 Absatz 2 HGB beizubehalten. Denn Artikel 6^{bis} der Visby-Regeln schreibt nur vor, dass ein Rückgriff möglich sein muss und dass die Frist nicht kürzer sein darf als drei Monate seit dem Tage, an dem der Rückgriffsgläubiger den Anspruch befriedigt hat oder an dem ihm die Klage zugestellt worden ist. Absatz 3 Satz 1 bestimmt nach dem Vorbild des Vorschlags der Sachverständigengruppe (§ 590 Absatz 2), dass die Verjährungsfrist für Ansprüche aus Schiffsüberlassungsverträgen mit dem Schluss des Jahres beginnt, in dem der Anspruch entstanden ist. Die Formulierung entspricht der des § 199 Absatz 1 Nummer 1 BGB.

Absatz 3 Satz 2 ordnet eine entsprechende Anwendung der in Absatz 2 enthaltenen Sonderregelung für Rückgriffsansprüche aus Zeitcharterverträgen (§ 557 HGB-E) an. Es

erscheint zweckmäßig, insoweit dieselben Regelungen zur Anwendung gelangen zu lassen wie für Rückgriffsansprüche aus Seefrachtverträgen.

Absatz 4 bestimmt entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 588 Absatz 2), dass die Verjährungsfrist für die Ansprüche auf Beiträge zur Großen Haverei und die Ansprüche der Reeder untereinander bei einem Schiffszusammenstoß einheitlich mit dem Schluss des Jahres beginnt, in dem der Anspruch entstanden ist. Dies entspricht inhaltlich dem bisherigen § 903 Absatz 1 HGB. Diese Regelung entspricht der für Ansprüche aus Schiffsüberlassungsverträgen getroffenen Regelung in Absatz 3 Satz 1.

Absatz 5 regelt entsprechend Artikel 16 Absatz 2 des Athener Übereinkommens 2002 sowie dem bisherigen Artikel 13 Absatz 2 der Anlage zu § 664 HGB den Beginn der Verjährungsfrist für Ansprüche auf Schadensersatz wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts und wegen Verlust oder Beschädigung von Gepäck. Die Vorschrift erfasst allerdings nur die in § 606 Nummer 1 HGB-E genannten Ansprüche. Ansprüche, die auf unmittelbar anwendbare Regelungen der Europäischen Union oder völkerrechtliche Übereinkünfte gestützt werden und für die nach § 536 Absatz 2 HGB-E die §§ 537 ff. HGB-E nicht gelten, fallen also auch nicht unter Absatz 5. Im Übrigen lässt § 550 HGB-E über das Erlöschen von Schadensersatzansprüchen wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck unberührt.

Absatz 5 Nummer 1 entspricht Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe a des Athener Übereinkommens 2002 sowie dem bisherigen Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe a der Anlage zu § 664 HGB. Entsprechend der Diktion der §§ 536 ff. HGB-E spricht Nummer 1 dabei nicht vom „Reisenden“, sondern vom „Fahrgast“.

Absatz 5 Nummer 2 entspricht Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe b des Athener Übereinkommens 2002. Anders als dieser sieht er jedoch für den Fall, dass eine während der Beförderung erlittene Körperverletzung den Tod des Fahrgasts nach der Ausschiffung zur Folge hat, nicht eine Höchstfrist von drei Jahren vom Tag der Ausschiffung an vor, sondern verschiebt stattdessen den Beginn der – zweijährigen – Verjährungsfrist um den Zeitraum von einem Jahr nach der Ausschiffung des Fahrgasts. Dadurch soll berücksichtigt werden, dass der vorgeschlagene § 607 den Beginn der Verjährungsfrist und nicht die Dauer der Verjährung regelt. In der Sache ergeben sich keine Abweichungen vom Athener Übereinkommen 2002. Dagegen weicht die Vorschrift erheblich vom bisherigen Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe b der Anlage zu § 664 HGB ab. Denn dieser sieht vor, dass die Verjährungsfrist einen Zeitraum von 30 Jahren vom Tag der Ausschiffung an nicht überschreiten darf. Zwar sind die Motive für diese Regelung, nämlich zu gewährleisten, dass Ansprüche aus den §§ 844, 845 BGB nicht schon drei Jahre nach Ausschiffung des Fahrgasts verjähren (vgl. hierzu die Stellungnahme des Bundesrates zu Artikel 1 Nummer 8 des Gesetzentwurfs der Bundesregierung zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze (Zweites Seerechtsänderungsgesetz; Bundestagsdrucksache 10/3852, S. 44), durchaus berechtigt. Gleichwohl erscheint es mit Blick auf die künftig geltenden europäischen und internationalen Regelungen geboten, auch für die verbleibenden Fälle, in denen

auf der Grundlage der §§ 536 ff. HGB-E Ansprüche wegen des Todes eines Fahrgasts geltend gemacht werden, dieselben Fristen zur Anwendung gelangen zu lassen.

Absatz 5 Nummer 3 entspricht Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe c des Athener Übereinkommens 2002 sowie dem bisherigen Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe c der Anlage zu § 664 HGB.

Absatz 6 regelt in Übereinstimmung mit Artikel 7 Absatz 1 IÜZ 1910 und dem bisherigen § 903 Absatz 2 HGB die Verjährung von Schadensersatzansprüchen aus einem Zusammenstoß von Schiffen oder aus einer Fernschädigung im Sinne des § 572 HGB-E. Anders als der bisherige § 903 Absatz 2 HGB besagt der vorgeschlagene Absatz 6 entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 590 Absatz 3) jedoch nicht, dass die Verjährungsfrist „mit Ablauf des Tages“ beginnt, an dem das Ereignis stattgefunden hat, sondern dass die Verjährungsfrist mit dem Ereignis beginnt, das den Schaden auslöst. In der Sache ergeben sich jedoch keine Änderungen. Die Umformulierung berücksichtigt lediglich, dass nach § 187 Absatz 1 BGB der Beginn der Verjährungsfrist ohnehin auf den Tag fällt, der dem schädigenden Ereignis folgt.

Absatz 7 entspricht – mit geringfügigen sprachlichen Änderungen – dem bisherigen § 903 Absatz 3 HGB.

Satz 1 bestimmt in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht, dass die Verjährungsfrist für Ansprüche auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten sowie für Ansprüche wegen Wrackbeseitigung mit Beendigung der Bergungs- oder Wrackbeseitigungsmaßnahmen beginnt. Ebenso wie im Falle des Absatzes 6 wird durch die Umformulierung berücksichtigt, dass sich bereits aus § 187 Absatz 1 BGB ergibt, dass in den Fällen, in denen für den Anfang einer Frist ein Ereignis maßgebend ist, der Tag nicht mitgerechnet wird, in den das Ereignis fällt.

Für die Verjährung von Rückgriffsansprüchen des Schuldners der Ansprüche auf Bergelohn oder Sondervergütung oder wegen Wrackbeseitigung verweist Satz 2 auf die Sonderregelung in Absatz 3. Auch insoweit ergeben sich keine sachlichen Änderungen.

Zu § 608

Der vorgeschlagene § 608 HGB-E hat sein Vorbild in dem bisherigen § 439 Absatz 3 HGB. Wie von der Sachverständigengruppe in § 591 vorgeschlagen, übernimmt er die Regelung des § 439 Absatz 3 HGB-E über die Hemmung der Verjährung, allerdings ohne dessen Beschränkung auf den Frachtvertrag. Sie soll vielmehr für alle im Sechsten Abschnitt genannten Ansprüche gelten.

Nach Satz 1 wird die Verjährung auch durch eine Erklärung des Gläubigers, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, bis zu dem Zeitpunkt gehemmt, in dem der Schuldner die Erfüllung des Anspruchs ablehnt. Die Übernahme dieser im Landfrachtrecht geltenden Regelung erscheint auch für das Seehandelsrecht sachgerecht. Die Regelung ist allerdings nicht abschließend. Dies soll durch die – auch zu § 439 Absatz 3 Satz 1 HGB vorgeschlagene – Einfügung des Wortes „auch“ klargestellt werden. Neben dem vorgeschlagenen § 608 HGB-E kann also auch die allgemeine, die Hemmung der Verjährung regelnde Vorschrift des § 203 BGB zur Anwendung gelangen.

Satz 2 bestimmt entsprechend den in Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe a dieses Entwurfs vorgeschlagenen § 439 Absatz 3 Satz 2 HGB-E, dass die Erklärungen nach Satz 1 der Textform bedürfen. Auf die Begründung der zuletzt genannten Vorschrift wird verwiesen.

Satz 3 bestimmt, dass eine weitere Erklärung, die denselben Ersatzanspruch zum Gegenstand hat, die Verjährung nicht erneut hemmt. Eine gleichlautende Regelung findet sich in § 439 Absatz 3 Satz 3 HGB-E. Eine derartige Beschränkung ist geboten, um die Hemmung der Verjährung nicht der Willkür einer Partei zu unterwerfen.

Zu § 609

Die in Absatz 1 vorgeschlagene Regelung beruht auf dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 592). Sie hat ihr Vorbild in § 439 Absatz 4 HGB-E. Ihr Zweck ist, entsprechend dem in den § 512 HGB-E zum Ausdruck gebrachten Rechtsgedanken, die Haftungsvorschriften nicht beliebig zur Disposition der Vertragsparteien zu stellen, auch Abreden über die Verjährung von Schadensersatzansprüchen aus einem Stückgutfrachtvertrag oder aus einem Konnossement Beschränkungen zu unterwerfen.

Absatz 1 Satz 1 sieht vor, dass eine Erleichterung oder Erschwerung der Verjährung von Schadensersatzansprüchen nur durch Vereinbarung getroffen werden kann, die im Einzelnen ausgehandelt ist. Einem Aushandeln im Einzelnen steht dabei nicht entgegen, dass die Vereinbarung für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien gelten soll. Hierunter fallen etwa Rahmenvereinbarungen, nicht aber Musterbedingungen oder Klauselwerke von Vereinigungen der beteiligten Wirtschaftskreise.

Absatz 1 Satz 2 enthält eine Sonderregelung für Bestimmungen in einem Konnossement. Vorbild der Regelung ist § 525 Satz 2 HGB-E. Um sicher zu stellen, dass sich Dritte auf die gesetzliche Verjährungsfrist verlassen können, bestimmt er, dass eine Bestimmung im Konnossement Dritten gegenüber stets unwirksam ist, wenn die Bestimmungen eine Verkürzung der Verjährungsfrist zum Gegenstand hat.

Absatz 2 entspricht Artikel 16 Absatz 4 des Athener Übereinkommens 2002 sowie dem bisherigen Artikel 13 Absatz 3 der Anlage zu § 664 HGB. So bestimmt Satz 1 in Übereinstimmung mit den zuletzt genannten Artikeln, dass die Verjährungsfrist für die den Vorschriften des Fünften Buches des Handelsgesetzbuchs unterworfenen Schadensersatzansprüche wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck nur verlängert werden können. Eine Erleichterung der Verjährung, insbesondere eine Verkürzung der Verjährungsfrist, ist, wie Satz 3 ausdrücklich klarstellt, unzulässig. Aber auch die Verlängerung der Verjährung ist – abweichend vom allgemeinen Zivilrecht, jedoch entsprechend den oben genannten internationalen Vorgaben – an bestimmte Vorgaben geknüpft. So kann nach Satz 1 die Verjährung nur durch Erklärung des Beförderers oder durch Vereinbarung der Parteien nach Eintritt des Schadensereignisses verlängert werden. Außerdem muss nach Satz 2 die Schriftform eingehalten werden.

Zu § 610

Die Vorschrift entspricht dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 593). Zweck ist, in Übereinstimmung mit dem im allgemeinen Verjährungsrecht verankerten Gedanken, auf Schadensersatzansprüche unabhängig davon, auf welche Rechtsgrundlage sie gestützt werden, dieselben Verjährungsregelungen anzuwenden, das spezielle seehandelsrechtliche Verjährungsregime einheitlich für alle vertraglichen und konkurrierenden außervertraglichen Ansprüche zu regeln. Die Formulierung orientiert sich an § 200 BGB in der Fassung des 1992 vorgelegten Abschlussberichts der Kommission zur Überarbeitung des Schuldrechts. Eine vergleichbare, allerdings sehr allgemein gehaltene Regelung findet sich im bisherigen § 607a HGB sowie im bisherigen Artikel 11 der Anlage zu § 664 HGB.

Zum Siebten Abschnitt (Allgemeine Haftungsbeschränkung)

Die bisher in den §§ 486 bis 487e HGB enthaltenen Regelungen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen sollen entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe mit nur wenigen redaktionellen Änderungen übernommen werden.

Zu § 611

Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 486 HGB.

Absatz 1 Satz 1 entspricht dem bisherigen § 486 Absatz 1 HGB. Neu ist dagegen Satz 2, wonach auch die Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden nach dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBl. 2006 II S. 578) nach den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens beschränkt werden kann. Zwar ergibt sich dies bereits aus Satz 1, weil Ansprüche nach dem Bunkeröl-Übereinkommen als Seeforderungen im Sinne des Haftungsbeschränkungsübereinkommens anzusehen sind. Es erscheint jedoch zweckmäßig, der Klarstellung halber das Bunkeröl-Übereinkommen ausdrücklich zu erwähnen. Nicht aufgeführt ist das Internationale Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks. Denn die Bundesrepublik Deutschland hat bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunde zu dem Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen erklärt, dass sich die Bundesrepublik Deutschland nach Artikel 18 Absatz 1 des Übereinkommens in der Fassung des Protokolls das Recht vorbehalte, die Anwendung des Artikels 2 Absatz 1 Buchstabe d und e des Übereinkommens in der Fassung des Protokolls von 1996 auszuschließen (BGBl. 2004 II S. 1793, 1797). Damit wurde der Weg freigemacht für die in dem bisherigen § 487 HGB getroffene Sonderregelung. An dieser Sonderregelung soll, wie sich aus § 612 HGB-E ergibt, festgehalten werden.

Absatz 2 stellt der in dem bisherigen § 486 Absatz 2 HGB verwendeten Kurzbezeichnung „Haftungsübereinkommen von 1992“ die vollständige Bezeichnung des Übereinkommens voran. Dies erscheint zweckmäßig, weil sich aus der Kurzbezeichnung nicht ergibt, dass dieses Übereinkommen die Haftung für Ölverschmutzungsschäden regelt.

Absatz 3 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 486 Absatz 3 HGB. So bleibt es dabei, dass die Vorschrift nur

die Fälle regelt, die weder vom Haftungsübereinkommen von 1992 noch vom Haftungsbeschränkungsübereinkommen erfasst werden. Verzichtet werden soll jedoch darauf zu bestimmen, dass „andere Personen als der Eigentümer“, die wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des Haftungsübereinkommens von 1992 in Anspruch genommen werden, ihre Haftung entsprechend dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen beschränken können. Denn diese Bestimmung ist missverständlich. Sie erweckt dadurch, dass sie nicht darauf abstellt, ob das Haftungsübereinkommen von 1992 überhaupt anzuwenden ist, den Eindruck, als könnten andere Personen als der Eigentümer selbst bei Anwendung des Haftungsübereinkommens von 1992 noch in Anspruch genommen werden. Dies ist jedoch nicht der Fall. Denn nach Artikel III Absatz 4 des Haftungsübereinkommens von 1992 können gegen die darin genannten Personen, insbesondere gegen Mitglieder der Schiffsbesatzung, den Lotsen, den Charterer und den Berger, regelmäßig keine Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des Haftungsübereinkommens von 1992 geltend gemacht werden. Das Haftungsübereinkommen von 1992 ist insoweit abschließend. Die neue Regelung bringt klarer zum Ausdruck, dass § 486 Absatz 3 nur dann eingreift, wenn das Haftungsübereinkommen von 1992 insgesamt nicht eingreift. Häufigster Fall dürfte der auch schon bisher erfasste Fall sein, dass sich ein Schaden außerhalb des territorialen Anwendungsbereichs des Haftungsübereinkommens von 1992 ereignet (Artikel II des Übereinkommens).

Absatz 4 ist wortgleich mit dem bisherigen § 486 Absatz 4 HGB.

Absatz 5 entspricht dem bisherigen § 486 Absatz 5 HGB. Lediglich die Verweisungen wurden angepasst.

Zu § 612

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 487 HGB.

Absatz 1 übernimmt in sprachlich überarbeiteter Fassung die Regelung des bisherigen § 487 Absatz 1 HGB. In der Sache bleibt das bisher geltende Recht unverändert.

Absatz 2 ist wortgleich mit dem bisherigen § 487 Absatz 2 HGB.

Zu § 613

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 487a HGB; die Verweisung wurde angepasst.

Zu § 614

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 487b HGB; die Verweisung wurde angepasst.

Zu § 615

Die Vorschrift entspricht – mit Ausnahme von geringfügigen redaktionellen Änderungen in den Absätzen 2 und 3 – dem bisherigen § 487c HGB; die Verweisungen in den Absätzen 1 und 4 wurden angepasst.

Zu § 616

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 487d HGB.

Absatz 1 entspricht dem bisherigen § 487d Absatz 1 Satz 1 HGB. Die darin vorgenommene sprachliche Differenzierung zwischen Schaden und Verschmutzungsschäden wird jedoch aus rein redaktionellen Gründen aufgegeben. Redaktionell überarbeitet wurde auch Satz 2. Entgegen dem Vorschlag der Sachverständigengruppe soll Satz 2 nicht ersatzlos entfallen, weil auch nach dem Wegfall der Bestimmungen über die Partenreederei (§§ 489 ff. HGB) noch Partenreedereien bestehen können und daher insoweit ein Regelungsbedarf fortbesteht.

Absatz 2 entspricht – abgesehen von einer geringfügigen sprachlichen Änderung – dem bisherigen § 487d Absatz 2 HGB.

Zu § 617

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 487e HGB.

Absatz 1 entspricht dem bisherigen § 487e Absatz 1 HGB. Die darin enthaltenen Verweisungen wurden jedoch angepasst. Außerdem wurden die in dem bisherigen § 487e Absatz 1 HGB enthaltenen Wörter „vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1130)“ gestrichen. Auf Grund der Änderung des ursprünglich unter der Bezeichnung „Seerechtliche Verteilungsordnung“ geführten Gesetzes durch Artikel 2 des Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt vom 25. August 1998 (BGBl. I S. 2489) ist die Datumsangabe unrichtig geworden. Außerdem erscheint es geboten, eine gleitende Verweisung aufzunehmen.

Absatz 2 ist wortgleich mit dem bisherigen § 487e Absatz 2 HGB.

Zum Achten Abschnitt (Verfahrensvorschriften)

Entsprechend dem Vorschlag der Sachverständigengruppe werden im Achten Abschnitt Verfahrensvorschriften aufgenommen, die seehandelsrechtliche Besonderheiten normieren. Die Sonderregelung beschränkt sich allerdings auf wenige Bestimmungen. Soweit Sonderregelungen über die gerichtliche Zuständigkeit getroffen werden sollen, sollen diese, wie in Artikel 6 dieses Entwurfs vorgeschlagen, in die Zivilprozessordnung aufgenommen werden.

Nicht aufgegriffen werden soll der Vorschlag der Sachverständigengruppe, zusätzlich eine Sonderregelung über Klagen wegen eines Schiffszusammenstoßes zu treffen (§ 602). Denn es erscheint nicht sachgerecht und vor allem mit Blick auf die Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen bedenklich, die Anwendung des Internationalen Übereinkommens vom 10. Mai 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen außerhalb seines eigenen Anwendungsbereichs anzuordnen.

Zu § 618

Die Vorschrift ist wortgleich mit dem bisherigen § 753a HGB. Da die Verfahrensvorschriften in einem eigenständigen Abschnitt zusammengefasst werden sollen, wird jedoch als Standort der Achte Abschnitt gewählt.

Zu § 619

Die Vorschrift beruht auf dem Vorschlag der Sachverständigengruppe (§ 601). Sie sieht eine spezielle gesetzliche Zustellungsvollmacht des Kapitäns vor. Das geltende Recht kennt eine solche Regelung nicht. Allerdings sieht es in dem bisherigen § 760 Absatz 2 HGB für Klagen eines Schiffsgläubigers auf Duldung der Zwangsvollstreckung in ein Schiff vor. Angesichts der gewandelten Rechtsstellung des Kapitäns erscheint die Beibehaltung der in dem bisherigen § 760 Absatz 2 HGB enthaltenen Regelung, die eine Passivlegitimation begründet, zu weitgehend. An die Stelle der Passivlegitimation soll daher die Zustellungsvollmacht des Kapitäns treten.

Die Zustellungsvollmacht bezieht sich, wie von der Sachverständigengruppe vorgeschlagen, auf Klagen auf Duldung der Zwangsvollstreckung in das vom Kapitän geführte Schiff sowie auf Urteile oder Beschlüsse, die im Rahmen eines Arrestverfahrens in Bezug auf das Schiff erlassen werden. Dies gilt unbeschadet der Tatsache, dass beklagte Partei im Regelfall der Reeder des Schiffes ist.

Davon abgesehen werden soll, auch die bisherige Regelung in § 752 Absatz 4 Satz 2 HGB über die Passivlegitimation des Kapitäns bei Klagen auf Pfandverwertung von geborgenen Sachen, die sich die Sachen noch an Bord des Schiffes befinden, durch eine Regelung über eine Zustellungsvollmacht des Kapitäns dieses Schiffes zu ersetzen. Denn eine solche Regelung würde die praktische Durchsetzung des Pfandrechts erheblich erschweren, weil sie den Pfandgläubiger künftig nicht mehr davon befreien würde, den Eigentümer der Sache zu identifizieren.

Zu Nummer 41 (Anlage zu § 664 HGB)

Auf Grund der in Artikel 1 Nummer 40 vorgeschlagenen §§ 536 bis 552 HGB bedarf es der in der bisherigen Anlage zu § 664 HGB enthaltenen Bestimmungen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See nicht mehr. Diese Anlage soll daher aufgehoben werden.

Zu Artikel 2 (Änderung des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch)**Zu Nummer 1 (Artikel 6 EGHGB)**

Die Neufassung von Artikel 6 ist bedingt durch Artikel 1 Nummer 40. Da die darin vorgeschlagenen Vorschriften über den Seefrachtvertrag bei Sachverhalten, die eine Verbindung zum Recht verschiedener Staaten aufweisen, grundsätzlich nur zur Anwendung gelangen, wenn nach den Vorschriften des Internationalen Privatrechts deutsches Recht anzuwenden ist, und da außerdem die §§ 501, 504 und 525 HGB-E von den Haager Regeln abweichen, bedarf es auch weiterhin einer Regelung, die sicherstellt, dass die Bundesrepublik Deutschland ihre völkerrechtliche Verpflichtung zur Anwendung der Haager Regeln einhält, solange sie an diese völkerrechtlich gebunden ist.

Der vorgeschlagene Artikel 6 Absatz 1 EGHGB-E dient der Umsetzung von Artikel 10 der Haager Regeln, wonach die Haager Regeln für jedes Konnossement gelten, das in einem ihrer Vertragsstaaten ausgestellt wird. Dabei berücksichtigt er, dass die Haager Regeln nicht unmittelbar zur Anwen-

dung gelangen, sondern in das Handelsgesetzbuch eingearbeitet sind. Dementsprechend verweist Absatz 1 Satz 1 in seinem Einleitungssatz auf die den Haager Regeln entsprechenden Vorschriften des Handelsgesetzbuchs. In Übereinstimmung mit Artikel 10 der Haager Regeln bestimmt er, dass diese den Haager Regeln entsprechenden Vorschriften im Handelsgesetzbuch ohne Rücksicht auf das nach internationalem Privatrecht anzuwendende Recht anzuwenden sind, wenn ein Konnossement in einem Vertragsstaat der Haager Regeln ausgestellt ist. Der Entwurf verzichtet darauf, zusätzlich eine Regelung nach dem Vorbild des bisherigen Artikel 6 Absatz 1 EGHGB für den Fall zu treffen, dass eine Berührung zu einem Vertragsstaat der Visby-Regeln besteht. Denn es erscheint zweifelhaft, ohne eine völkerrechtliche Bindung an die Visby-Regeln nach dem Vorbild von Artikel 10 der Visby-Regeln noch kollisionsrechtliche Sonderregelungen zu normieren, die von den allgemeinen kollisionsrechtlichen Regelungen abweichen.

Angesichts des Umstands, dass nicht alle der in Artikel 6 Absatz 1 Satz 1 EGHGB-E aufgeführten Vorschriften mit den Haager Regeln übereinstimmen, bestimmt der Entwurf zusätzlich, dass diese Vorschriften nur mit bestimmten Maßgaben zur Anwendung gelangen. Hierdurch soll sicher gestellt werden, dass Widersprüche mit den Haager Regeln vermieden werden.

Artikel 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 EGHGB-E dient der Umsetzung von Artikel 4 § 2 Buchstabe a und b der Haager Regeln, der den Verfrachter von seiner Haftung für nautisches Verschulden des Schiffers, der Schiffsoffiziere, der Schiffsmannschaft, des Lotsen oder der in seinem Dienste stehenden Personen oder für Schäden, die durch Feuer verursacht werden, befreit, es sei denn, dass ihm eigenes Verschulden vorzuwerfen ist. Die Formulierung ist an dem bisherigen § 607 Absatz 2 HGB orientiert.

Artikel 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 EGHGB-E dient der Umsetzung von Artikel 4 § 5 der Haager Regeln, wonach der Unternehmer für Verlust oder Beschädigung der Güter nur bis zu einem Betrag von 100 Pfund Sterling für das Stück oder die Einheit oder für einen dieser Summe entsprechenden Betrag einer anderen Währung haftet. In Übereinstimmung mit dem bisherigen Artikel 6 Absatz 2 EGHGB geht der Entwurf davon aus, dass dem Betrag von 100 Pfund Sterling der in § 504 Absatz 1 HGB-E genannte Betrag von 666,67 Rechnungseinheiten entspricht. Insoweit soll von einer Sonderregelung abgesehen werden. Anderes gilt für den nach § 504 Absatz 1 HGB-E alternativ anzusetzenden Betrag von 2 Rechnungseinheiten je Kilogramm des Rohgewichts der verlorenen oder beschädigten Güter. Da die Haager Regeln einen nach dem Gewicht des Gutes zu bemessenden Haftungshöchstbetrag nicht vorsehen, bestimmt Artikel 6 Absatz 1 Nummer 2 EGHGB-E, dass dieser bei der Berechnung des Haftungshöchstbetrages nicht anzusetzen ist.

Artikel 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und 4 EGHGB-E dient schließlich der Umsetzung von Artikel 3 § 8, Artikel 4 § 5 und Artikel 5 Satz 1 der Haager Regeln, wonach die Haftung des Verfrachters für Verlust oder Beschädigung von Gütern grundsätzlich weder ausgeschlossen noch weitergehend, als gesetzlich vorgesehen, beschränkt werden kann. Da die Haager Regeln nicht gestatten, die Haftung des Verfrachters durch Individualvereinbarung zu verringern, ist eine Anwendung der in § 512 Absatz 1 HGB-E vorgeschla-

genen Regelung bei Anwendung der Haager Regeln auszuschließen. Dementsprechend bestimmt Artikel 6 Absatz 1 Nummer 3 EGHGB-E, dass die gesetzlichen Verpflichtungen des Verfrachters durch Rechtsgeschäft nicht im Voraus ausgeschlossen oder weitergehend als nach dem Gesetz beschränkt werden können. Entsprechendes gilt für die Verjährung von Schadensersatzansprüchen wegen Güterschäden.

Nach Artikel 6 Absatz 1 Satz 1 sind die darin genannten Vorschriften ohne Rücksicht auf das nach Internationalem Privatrecht anzuwendende Recht anzuwenden. Durch diese Regelung soll berücksichtigt werden, dass die Haager Regeln materielles Einheitsrecht normieren, das ohne Vorschaltung des Internationalen Privatrecht als *lex fori* anzuwenden ist. Nicht ausgeschlossen werden soll jedoch die Möglichkeit, eine Rechtswahl zu treffen. Aus diesem Grunde stellt Artikel 6 Absatz 1 Satz 2 klar, dass das Recht der Parteien, eine Rechtswahl zu treffen, unberührt bleibt.

Artikel 6 Absatz 2 EGHGB-E inkorporiert den allgemeinen völkerrechtlichen Grundsatz der Gegenseitigkeit. Dementsprechend begründet er eine Pflicht zur Anwendung der Haager Regeln nur dann, wenn auch Interessen anderer Vertragsstaaten berührt sind. Diese Voraussetzung ist erfüllt, wenn der im Konnossement bestimmte Lade- oder Löschhafen in einem anderen Vertragsstaat der Haager Regeln liegt. Unbeachtlich ist dagegen, welche Staatszugehörigkeit das Schiff hat oder welche Staatsangehörigkeit der Verfrachter oder die Ladungsbeteiligten haben. Denn hierauf kommt es für die Anwendung der Haager Regeln, wie sich aus der klarstellenden Regelung in Artikel 10 Satz 1 der Visby-Regeln ergibt, nicht an. Liegen die im Konnossement bestimmten Häfen nicht in einem anderen Vertragsstaat der Haager Regeln, so ist mithin Deutschland frei bei der Ausgestaltung des anzuwendenden Rechts. Die nach Artikel 6 Absatz 1 Satz 1 anwendbaren Sonderregelungen bleiben in diesem Fall unberücksichtigt.

Artikel 6 Absatz 3 EGHGB-E regelt den Sonderfall, dass ein Konnossement in einem Staat ausgestellt ist, der Vertragsstaat sowohl der Haager Regeln als auch eines Änderungsprotokolls zu den Haager Regeln ist. Zu diesen Staaten zählen, wie sich aus den Bekanntmachungen zu den Haager Regeln (RGBl. 1938 II S. 1049; 1939 II S. 1049; BGBl. 1954 II S. 466, 1043; 1968 II S. 808; 1970 II S. 1042; 1976 II S. 1722; 1977 II S. 639; 1978 II 1364; 1983 II S. 332; 1992 II S. 1177; 1993 II S. 219) und zu den Visby-Regeln (BGBl. 1986 I S. 1162; 1992 I S. 744; 2001 I S. 2576) ergibt, derzeit die folgenden Staaten: Belgien, Ecuador, Frankreich, Kroatien, Luxemburg, Polen, Schweiz, Singapur, Spanien, Sri Lanka, Syrien und Tonga. In Übereinstimmung mit dem bisherigen Artikel 6 Absatz 2 Satz 1 EGHGB bestimmt der Entwurf, dass diese Staaten nicht als Vertragsstaaten der Haager Regeln anzusehen sind. Denn diese Staaten wenden, wie sich etwa am Beispiel Frankreichs zeigt, auch selber nicht mehr die Haager Regeln, sondern die Visby-Regeln an. So bestimmt Artikel L.5422-13 des französischen Code des Transports, dass die Haftung des Verfrachters auf die Beträge beschränkt ist, die in Artikel 4 Absatz 5 der Visby-Regeln vorgesehen sind. Einen Verzicht auf die nach dem Gewicht des Gutes bemessene Haftungshöchstgrenze, wie er nach den Haager Regeln vorgeschrieben werden müsste, sieht Artikel L.5422-13 nicht vor. Es wäre der Praxis kaum zu vermitteln, wenn ein in Deutschland angerufenes Gericht in den

Fällen, in denen ein Konnossement in Frankreich ausgestellt wurde, abweichend vom französischen Recht allein auf Grund des Umstands, dass Frankreich von einer Kündigung der Haager Regeln abgesehen hat, deutsches Recht mit der Maßgabe anwenden würde, dass die nach dem Gewicht des Gutes bemessene Haftungshöchstgrenze außer Betracht bleibt. Daher sieht der Entwurf vor, dass ein Staat wie Frankreich, der sowohl an die Haager Regeln als auch an ein Änderungsprotokoll zu den Haager Regeln völkerrechtlich gebunden ist, den Staaten gleichgestellt wird, die ausschließlich Vertragsstaat der Visby-Regeln oder des Änderungsprotokolls zu den Visby-Regeln sind. Wird ein Konnossement in einem solchen Staat ausgestellt, so bestimmt sich nach den Vorschriften des Internationalen Privatrechts, welches materielle Recht zur Anwendung gelangt. Ist nach den Vorschriften des Internationalen Privatrechts das Recht eines Vertragsstaats der Visby-Regeln anzuwenden, so bleibt mithin eine Anwendung der seefrachtrechtlichen Vorschriften des Handelsgesetzbuchs – einschließlich der Sonderregelung in Artikel 6 Absatz 1 EGHGB-E – außer Betracht.

Auch wenn Artikel 6 Absatz 3 EGHGB-E daran anknüpft, ob sich ein Staat an ein Änderungsprotokoll zu den Haager Regeln völkerrechtlich gebunden hat, soll abweichend vom geltenden Recht davon abgesehen werden, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben, welche Staaten Vertragsstaaten eines solchen Änderungsprotokolls sind. Denn dies erscheint zur Anwendung der Vorschrift nicht geboten, weil Belgien als Verwahrer der derzeit geltenden Änderungsprotokolle, nämlich der Visby-Regeln sowie des Protokolls vom 21. Dezember 1979, die Liste der Vertragsparteien dieser Übereinkünfte zeitnah und in leicht zugänglicher Weise bekannt gibt. So finden sich im Internet aktuelle Informationen unter http://diplomatie.belgium.be/fr/traites/la_belgique_depositaire/#1.

Zu Nummer 2 (Artikel 7 EGHGB)

Die vorgeschlagenen Änderungen von Artikel 7 EGHGB stellen Folgeänderungen dar.

Zu Buchstabe a

In Anpassung an die Diktion der §§ 476, 477 HGB-E soll im Einleitungssatz von Artikel 7 Absatz 1 EGHGB auf den Begriff „Verwendung“ verzichtet und stattdessen darauf abgestellt werden, zu welchem Zweck das Schiff „betrieben“ wird.

Absatz 1 Nummer 1 entspricht dem bisherigen Artikel 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 EGHGB. Die Verweisung wird jedoch angepasst. Weiter wird die Formulierung von Nummer 1 an den nach Artikel 1 Nummer 40 dieses Entwurfs neu gefassten § 480 HGB angepasst. In der Sache ergeben sich keine Abweichungen.

Absatz 1 Nummer 2 entspricht dem bisherigen Artikel 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 EGHGB. Die darin enthaltene Verweisung wird auf Grund der Neuregelung der Haftung im Falle des Zusammenstoßes von Schiffen in den in Artikel 1 Nummer 40 dieses Entwurfs vorgeschlagenen §§ 570 bis 573 HGB angepasst. Außerdem wird berücksichtigt, dass nach dem Entwurf Sonderregelungen über die gerichtliche Zuständigkeit im Falle des Zusammenstoßes von Schiffen nicht mehr getroffen werden sollen.

Absatz 1 Nummer 3 entspricht dem bisherigen Artikel 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 EGHGB. Die Änderungen sind bedingt durch die Neufassung der Bergungsvorschriften.

Absatz 1 Nummer 4 entspricht dem bisherigen Artikel 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 EGHGB. Die Änderungen sind bedingt durch die Neufassung der Vorschriften über die Haftungsbeschränkung (§§ 611 bis 617 HGB in der Fassung von Artikel 1 Nummer 40 des Entwurfs).

Zu Buchstabe b

Die Vorschrift sieht eine Folgeänderung zu der in Artikel 1 Nummer 40 dieses Entwurfs vorgeschlagenen Neufassung der Vorschriften über die Haftungsbeschränkung (§§ 611 bis 617 HGB-E) vor.

Zu Nummer 3 (Artikel 8 EGHGB)

Durch die Neufassung von Artikel 8 Absatz 1 EGHGB soll berücksichtigt werden, dass die Bergungsvorschriften in den §§ 574 ff. HGB-E ebenfalls neu gefasst wurden.

Zu Nummer 4 (Zweiunddreißigster Abschnitt – neu – des EGHGB)

Mit dem in Nummer 4 vorgeschlagenen Zweiunddreißigsten Abschnitt des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch soll eine Überleitungsvorschrift zu dem vorgeschlagenen Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts eingeführt werden. Diese Überleitungsvorschrift erscheint geboten, weil nach Artikel 1 Nummer 40 des Entwurfs die Vorschriften über die Partenreederei und die Baureederei ersatzlos entfallen sollen. Der vorgeschlagene Artikel 70 EGHGB soll klarstellen, was mit den bereits bestehenden Parten- und Baureedereien geschieht. Darüber hinaus soll eine Überleitungsvorschrift für bestehende Schuldverhältnisse aufgenommen werden.

Artikel 70 Absatz 1 EGHGB-E stellt entsprechend den allgemeinen Grundsätzen des intertemporalen Rechts klar, dass die §§ 489 bis 509 HGB, die bis zu ihrer Aufhebung durch das mit dem vorliegenden Entwurf vorgeschlagene Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts gegolten haben, auf bereits entstandene Parten- und Baureedereien weiterhin anzuwenden sind. Die Vorschrift impliziert, dass diese Reedereien auch nach Aufheben der vorgenannten Bestimmungen im Handelsgesetzbuch fortbestehen. Ausgeschlossen wird lediglich, dass neue Parten- und Baureedereien gegründet werden.

Wie lange die Überleitungsvorschrift fortgelten soll, lässt sich derzeit nicht absehen. Das Fortbestehen der bestehenden Parten- und Baureedereien ist jedoch zeitlich begrenzt, weil ihre Existenz von der Lebensdauer des – gegebenenfalls noch zu erbauenden – Schiffes abhängt. Solange jedoch die Parten- und Baureedereien fortbestehen, sind die noch geltenden Gesetze anzuwenden. Aus diesem Grunde sieht der Entwurf davon ab, die in verschiedenen Gesetzen enthaltenen Sonderregelungen zu Parten- und Baureedereien aufzuheben.

Artikel 70 Absatz 2 EGHGB-E bestimmt nach dem Vorbild des Artikels 170 EGBGB, welches Recht auf Schuldverhältnisse anzuwenden ist, die vor Inkrafttreten des Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts entstanden sind. Satz 1 stellt

klar, dass der allgemeine, in Artikel 170 EGBGB geltende Grundsatz auch für Schuldverhältnisse gilt, auf die die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs anzuwenden sind. Sind diese Schuldverhältnisse vor Inkrafttreten des Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts entstanden, so sind also auch sie nach dem Recht zu beurteilen, das bis zum Inkrafttreten des Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts gegolten hat.

Nach Satz 2 soll derselbe Grundsatz auch für die Verjährungsvorschriften gelten. Satz 1 weicht damit von dem in Artikel 169 und 229 § 6 EGBGB normierten Grundsatz ab, wonach das neue Verjährungsrecht auch auf Ansprüche anzuwenden ist, die bei Inkrafttreten des neuen Verjährungsrechts schon entstanden, aber noch nicht verjährt sind. Vielmehr ist nach Satz 2 auf Ansprüche, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Verjährungsrechts schon entstanden, aber noch nicht verjährt sind, weiterhin das alte Verjährungsrecht anzuwenden. Dies führt zwar kurzzeitig zu einem Nebeneinander von altem und neuem Verjährungsrecht. Für den Rechtsverkehr ist eine solche Übergangsregelung allerdings einfacher zu handhaben als der in Artikel 169 und 229 § 6 EGBGB normierte Grundsatz.

Zu Artikel 3 (Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuchs)

Zu Nummer 1 (§ 579 BGB)

Die vorgeschlagene Änderung von § 579 Absatz 1 Satz 1 BGB berücksichtigt, dass durch Artikel 1 Nummer 40 dieses Entwurfs eine Sonderregelung über die Fälligkeit der Miete bei der Vermietung von Schiffen ins Handelsgesetzbuch aufgenommen werden soll (§ 553 Absatz 2 HGB-E) und dass diese Sonderregelung nach dem in Artikel 5 Nummer 2 vorgeschlagenen § 27 Absatz 1 Satz 2 BinSchG auch in der Binnenschifffahrt gelten soll. Die in § 579 BGB enthaltene Sonderregelung für eingetragene Schiffe ist daher entbehrlich. Zwar sollen die für das Handelsgesetzbuch bestimmten Sonderregelungen nur zur Anwendung gelangen, wenn der Mieter den Vertrag abschließt, um das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt zu betreiben. Ein Regelungsbedarf für andere als zum Erwerb durch Seefahrt betriebene Schiffe erscheint jedoch nicht ersichtlich.

Zu Nummer 2 (§ 580a BGB)

Zu Buchstabe a

Auf Grund der in Artikel 1 Nummer 40 dieses Entwurfs vorgeschlagenen Sonderregelung über die Kündigung eines Mietverhältnisses über Schiffe (§ 556 HGB-E) und der in Artikel 5 Nummer 2 (§ 27 Absatz 1 BinSchG-E) getroffenen Regelung, nach der der vorgeschlagene § 556 HGB auch – entsprechend – auf Binnenschiffe anzuwenden ist, bedarf es der in § 580a des Bürgerlichen Gesetzbuchs enthaltenen Sonderregelung über Kündigungsfristen bei einem Mietverhältnis über im Schiffsregister eingetragene Schiffe nicht mehr. Die Bezugnahme auf im Schiffsregister eingetragene Schiffe soll daher gestrichen werden.

Zu Buchstabe b

Auf die Begründung zu Buchstabe a wird verwiesen.

Zu Artikel 4 (Änderung des Umweltschadensgesetzes)

Die vorgeschlagene Änderung des § 9 Absatz 3 des Umweltschadensgesetzes ist bedingt durch die geänderte Nummerierung der im Handelsgesetzbuch enthaltenen Vorschriften über die Haftungsbeschränkung. In der Sache ergeben sich keine Änderungen. Es bleibt mithin bei der in Übereinstimmung mit Artikel 4 Absatz 3 der Umwelthaftungsrichtlinie getroffenen Regelung, wonach die Vorschriften des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (Übereinkommen vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786), geändert durch das Protokoll vom 2. Mai 1996 (BGBl. 2000 II S. 790), in seiner jeweiligen für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung) sowie die der Umsetzung dieses Übereinkommens dienenden Bestimmungen im Handelsgesetzbuch Vorrang vor dem Umweltschadensgesetz haben. Der nach § 611 Absatz 1 Satz 1 HGB-E in Verbindung mit Artikel 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens Beschränkungsberechtigte, der nach dem Umweltschadensgesetz wegen Kosten von durchgeführten Vermeidungs-, Schadensbegrenzungs- und Sanierungsmaßnahmen in Anspruch genommen wird, hat also auch weiterhin die Möglichkeit, seine Haftung nach den oben genannten Vorschriften zu beschränken, wenn es sich bei dem Anspruch um eine Seeforderung im Sinne von Artikel 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens handelt.

Zu Artikel 5 (Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes)

Die in Artikel 5 vorgeschlagenen Änderungen des Binnenschiffahrtsgesetzes enthalten im Wesentlichen Folgeänderungen zu der in Artikel 1 vorgeschlagenen Reform des Seehandelsrechts. Weitergehende Änderungen haben zum Ziel, wichtige Grundentscheidungen im Seehandelsrecht auch für das Binnenschiffahrtsrecht nutzbar zu machen.

Zu Nummer 1 (Überschrift des Vierten Abschnitts)

Der in Nummer 1 unterbreitete Vorschlag, die Überschrift des Vierten Abschnitts neu zu fassen, stellt eine Folgeänderung zu dem nachstehend in Nummer 2 unterbreiteten Änderungsvorschlag dar. Denn dieser sieht vor, in § 27 BinSchG eine Regelung über Schiffsüberlassungsverträge einzuführen. Diese Änderung soll auch in der Überschrift zum Vierten Abschnitt des Binnenschiffahrtsgesetzes zum Ausdruck gebracht werden.

Zu Nummer 2 (§ 27 BinSchG)

Durch den vorgeschlagenen § 27 sollen die in Artikel 1 Nummer 40 dieses Entwurfs vorgeschlagenen Sonderregelungen über Schiffsüberlassungsverträge (§§ 553 bis 569 HGB-E) auch in der Binnenschiffahrt zur Anwendung gelangen.

Absatz 1 regelt die Schiffsmiete. Er bestimmt, dass auf die Vermietung von Binnenschiffen die für die Schiffsmiete geltenden Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (§§ 553 bis 556 HGB-E) entsprechend anzuwenden sind. Durch diese Regelung soll berücksichtigt werden, dass auch in der Binnenschiffahrt Schiffsmietverträge geschlossen werden. Durch

die Verweisung auf das Handelsgesetzbuch soll ein Gleichklang mit den seerechtlichen Sonderregelungen erreicht werden.

Die Verweisung umfasst auch die Regelung in § 553 Absatz 3 HGB-E, wonach die im Handelsgesetzbuch enthaltenen Sonderregelungen über die Schiffsmiete nur gelten, wenn der Mieter den Vertrag abschließt, um das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt zu betreiben. Auch wenn das Binnenschiffahrtsgesetz, wie sich aus seinem § 1 ergibt, grundsätzlich auch für nicht kommerziell betriebene Binnenschiffe gilt, sind also die im Handelsgesetzbuch enthaltenen Sonderregelungen über die Schiffsmiete nur dann auf Verträge über die Vermietung von Binnenschiffen entsprechend anzuwenden, wenn das betreffende Binnenschiff zum Erwerb durch die Binnenschiffahrt betrieben werden soll.

Der vorgeschlagene Absatz 2 regelt den Zeitchartervertrag. Es erscheint zweckmäßig, auch insoweit die im Entwurf vorgesehen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs über den Zeitchartervertrag (§§ 557 bis 569 HGB-E) entsprechend anzuwenden.

Zu Nummer 3 (§ 77 BinSchG)

Die vorgeschlagene Änderung von § 77 BinSchG berücksichtigt, dass nach Artikel 1 Nummer 41 die bisher in der Anlage zu § 664 HGB enthaltenen Bestimmungen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See aufgehoben werden und durch die in Artikel 1 Nummer 40 Regelungen über die Beförderung von Fahrgästen und ihrem Gepäck auf See (§§ 536 bis 552 HGB-E) ersetzt werden. Dabei soll an der mit dem Zweiten Seerechtsänderungsgesetz getroffenen Grundentscheidung festgehalten werden, das Recht der Personenbeförderung in der Binnenschiffahrt in gleicher Weise auszugestalten wie das Recht der Personenbeförderung in der Seeschiffahrt. Dementsprechend soll die Reform des Seehandelsrechts auch nicht zum Anlass genommen werden, zu der vor Inkrafttreten des Zweiten Seerechtsänderungsgesetzes geltenden Rechtslage zurückzukehren und auf die Haftung des Beförderers die allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs zur Anwendung gelangen zu lassen. Zum Schutz des Passagiers ist es auch weiterhin erforderlich, zwingende Vorschriften anzuwenden. Außerdem haben die in der Begründung zum Zweiten Seerechtsänderungsgesetz (Bundestagsdrucksache 10/3852, S. 33) angeführten Gründe für eine Anwendung des Seerechts nach wie vor Gültigkeit. Insbesondere sprechen auch weiterhin die fließenden Übergänge von der Binnenschiffahrt zur Seeschiffahrt im Küstenbereich sowie fehlende sachliche Gründe für eine unterschiedliche Behandlung von See- und Binnenschiffsbeförderungen für eine einheitliche Regelung des für die Beförderung auf See und auf Binnengewässern geltenden Rechts.

Unberührt bleibt durch die Regelung das für die Binnenschiffahrt geltende System der globalen Haftungsbeschränkung. Der Beförderer kann also, wenn er Schiffseigner oder eine ihm nach § 5c BinSchG gleichgestellte Person ist, auch weiterhin seine Haftung für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen der Tötung oder Verletzung von Fahrgästen nach § 5k BinSchG auf den Betrag von 60 000 SZR, multipliziert mit der Anzahl der Fahrgäste, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, beschränken. Die zum Handelsgesetzbuch vorge-

schlagenen Änderungen, insbesondere die Verschärfung der Haftung des Beförderers, wird dadurch abgemildert. Zugleich wird durch diese Regelung sichergestellt, dass das Haftungsrisiko des Beförderers versicherbar bleibt.

Zu Nummer 4 (Überschrift des Sechsten Abschnitts)

Der in Nummer 4 unterbreitete Vorschlag, die Überschrift des Sechsten Abschnitts neu zu fassen, stellt eine Folgeänderung zu den nachstehend in den Nummern 5 und 6 unterbreiteten Änderungsvorschlägen dar. Denn danach sollen die bisher im Binnenschiffahrtsgesetz enthaltenen Regelungen über die besondere Haverei nicht mehr fortgelten. Vielmehr soll nur noch die Große Haverei geregelt werden.

Zu Nummer 5 (§ 78 BinSchG)

Die Vorschrift ist bedingt durch die in Artikel 1 Nummer 40 dieses Entwurfs vorgeschlagene Neuregelung des bisher in den §§ 700 ff. HGB verankerten Rechts der Haverei. Die entsprechenden binnenschiffahrtsrechtlichen Vorschriften in den bisherigen §§ 78 bis 91 BinSchG sind ähnlich ausgestaltet wie im Seehandelsrecht. Insbesondere verweist § 85 BinSchG für die Schadensberechnung auf die einschlägigen Bestimmungen im Handelsgesetzbuch. Da das Recht der Haverei seinen Ursprung im Seerecht hat und die Regelungen des Binnenschiffahrtsrechts über die Haverei dem Seerecht lediglich nachgebildet worden sind, soll mit dem vorliegenden Entwurf der Gleichklang zwischen See- und Binnenschiffahrtsrecht wieder hergestellt werden.

Absatz 1 Satz 1 enthält eine Definition des Begriffs „Große Haverei“. Die Definition entspricht der in § 588 Absatz 1 HGB-E aufgenommenen Definition. Auf die Begründung zu dieser Vorschrift wird verwiesen.

Absatz 1 Satz 2 definiert den Begriff „Beteiligter“. Dabei hält er an der geltenden Regelung des Binnenschiffahrtsrechts fest, wonach es für die Einbeziehung in die Haftungsgemeinschaft der Großen Haverei bei Fracht und Ladung auf die formale Rechtsstellung ankommt. Abweichend von § 588 Absatz 2 HGB-E soll es also in der Binnenschiffahrt nicht auf die Zuweisung des wirtschaftlichen Risikos ankommen. Denn die für die Änderung des Seehandelsrechts maßgeblichen Erwägungen spielen in der Binnenschiffahrt keine Rolle.

Absatz 2 enthält eine dem bisherigen § 89 Absatz 1 BinSchG entsprechende Regelung. Da das Recht der Schiffsgläubigerrechte in den §§ 102 ff. BinSchG eigenständig geregelt ist, kommt eine entsprechende Anwendung des § 593 HGB-E nicht in Betracht. Insoweit soll an einer eigenständigen Regelung festgehalten werden.

Absatz 3 verweist nach dem Vorbild anderer in das Binnenschiffahrtsgesetz aufgenommener Regelungen, darunter etwa § 77 BinSchG, auf die im Handelsgesetzbuch enthaltenen Sonderregelungen über die Große Haverei. Hierdurch soll gewährleistet werden, dass das Recht der Haverei für die See- und Binnenschiffahrt gleichlautend geregelt ist. Da die Vorschriften im Handelsgesetzbuch dispositiver Natur sind, bleibt es den Beteiligten unbenommen, vom Gesetz abweichende Regelungen zu vereinbaren.

Nicht verwiesen wird auf den im Entwurf vorgeschlagenen § 593 HGB-E. An seiner Stelle soll, wie zu Absatz 2 ausgeführt, eine eigenständige Regelung getroffen werden.

Zu Nummer 6 (§§ 79 bis 91 BinSchG)

Da, wie zu Nummer 5 ausgeführt, die Haverei nicht mehr, wie bisher, eigenständig im Binnenschiffahrtsgesetz geregelt werden soll, sondern nach dem in Nummer 5 vorgeschlagenen § 78 Absatz 3 BinSchG den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs unterworfen werden soll, sollen nach Nummer 6 die bisherigen §§ 79 bis 91 BinSchG aufgehoben werden.

Zu Nummer 7 (§ 93 BinSchG)

Die Änderungen sind bedingt durch die in Artikel 1 Nummer 40 vorgeschlagene Neufassung der im Handelsgesetzbuch enthaltenen Vorschriften über die Bergung (§§ 574 bis 587 HGB-E).

Zu Buchstabe a

Die in Buchstabe a vorgeschlagenen Änderungen dienen der Anpassung in dem bisherigen § 93 BinSchG enthaltenen Verweisungen an die im Handelsgesetzbuch geänderten Vorschriften über die Bergung. Nicht in die Verweisungskette aufgenommen wird § 585 Absatz 1 HGB-E über das Schiffsgläubigerrecht des Gläubigers einer Forderung auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten. Denn § 585 Absatz 1 HGB-E bezieht sich auf die Schiffsgläubigerrechte, die in § 596 HGB-E geregelt sind. Soweit die Binnenschiffahrt betroffen ist, wird jedoch das Recht der Schiffsgläubigerrechte eigenständig in den §§ 102 ff. BinSchG geregelt. Wie zu Buchstabe b vorgeschlagen, soll daher mit dem neuen § 93 Absatz 2 BinSchG für das Schiffsgläubigerrecht des Bergers, auf den Binnenschiffahrtsrecht anzuwenden ist, eine eigenständige Regelung getroffen werden.

Zu Buchstabe b

Wie zu Buchstabe a vorgeschlagen, soll in dem neuen § 93 Absatz 1 BinSchG nicht auf § 585 Absatz 1 HGB-E verwiesen werden, weil das Recht der Schiffsgläubigerrechte in den §§ 102 ff. BinSchG eigenständig geregelt ist. Dementsprechend soll in Absatz 2 eine dem § 585 Absatz 1 HGB-E entsprechende eigenständige Regelung getroffen werden.

Zu Artikel 6 (Änderung der Zivilprozessordnung)

Die vorgeschlagenen Änderungen der Zivilprozessordnung stellen Folgeänderungen dar.

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Die in Nummer 1 vorgeschlagene Änderung der Inhaltsübersicht ist bedingt durch die in Nummer 2 vorgeschlagene Ersetzung des bisherigen § 30 ZPO durch die §§ 30 und 30a ZPO.

Zu Nummer 2 (§§ 30, 30a – neu – ZPO)

Nach Nummer 2 soll die bisher in § 30 ZPO enthaltene Vorschrift § 30a ZPO werden. Ihr vorangestellt werden soll eine Vorschrift, in der die bisher zum Teil im Handelsgesetzbuch enthaltenen Sondervorschriften über den Gerichtsstand bei Beförderungen gebündelt werden. Dies macht eine Neufassung der §§ 30 und 30a ZPO erforderlich.

Zu § 30

§ 30 hat sein Vorbild in dem bisherigen § 440 HGB.

Absatz 1 Satz 1 begründet nach dem Vorbild des bisherigen § 440 Absatz 1 HGB für Rechtsstreitigkeiten aus einer Beförderung eine örtliche Zuständigkeit des Gerichts am Übernahme- oder Ablieferungsort. Erfasst sind dabei nicht nur, wie nach dem bisherigen § 440 Absatz 1 HGB, Beförderungen, die den §§ 407 bis 450 HGB unterliegen. Vielmehr werden alle Güterbeförderungen erfasst und damit insbesondere auch Beförderungen über See. Aus systematischen Gründen soll insoweit eine einheitliche Regelung getroffen werden und für diese als Standort die Zivilprozessordnung gewählt werden. Denn die Zivilprozessordnung enthält mit dem bisherigen § 30 ZPO bereits eine Regelung für das Seehandelsrecht.

Von Absatz 1 Satz 1 unberührt bleiben Sonderregelungen in Spezialgesetzen wie § 3 Absatz 1 Satz 2 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen, der – vorbehaltlich abweichender Vereinbarung – für Rechtsstreitigkeiten, die mit der Benutzung von Binnengewässern zusammenhängen und vertragliche Schadensersatzansprüche aus einem beim Betrieb eines Schiffes entstandenen Unfall zum Gegenstand haben, eine ausschließliche örtliche Zuständigkeit des Gerichts begründet, in dessen Bezirk sich der Unfall ereignet hat.

Absatz 1 Satz 2 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 440 Absatz 2 HGB. Angesichts dessen, dass er auch für Rechtsstreitigkeiten aus anderen Beförderungen gelten soll, soll die bisher in § 440 Absatz 2 HGB enthaltene Regelung auch auf Klagen erstreckt werden, die sich gegen den ausführenden Verfrachter im Sinne des vorgeschlagenen § 509 HGB richten oder von dem ausführenden Verfrachter erhoben werden.

Absatz 2 Satz 1 hat sein Vorbild in Artikel 17 des Athener Übereinkommens 2002 sowie dem bisherigen Artikel 14 und 15 der Anlage zu § 664 HGB. Er begründet, ähnlich wie der vorgeschlagene Absatz 1 Satz 1, für Rechtsstreitigkeiten wegen einer Beförderung von Fahrgästen und ihrem Gepäck auf Schiffen einen weiteren örtlichen Gerichtsstand. Durch diese Regelung soll sichergestellt werden, dass in den Fällen, in denen eine internationale Zuständigkeit des Gerichts, in dessen Bezirk sich der im Beförderungsvertrag bestimmte Abgangs- oder Bestimmungsort befindet, nicht wegen mangelnder örtlicher Zuständigkeit abgewiesen wird. Unter dem Begriff „Schiff“ im Sinne von Satz 1 sind sowohl Seeschiffe als auch Binnenschiffe zu verstehen. Damit soll berücksichtigt werden, dass die im Handelsgesetzbuch vorgesehenen Vorschriften über die Personenbeförderung (§§ 536 ff. HGB-E) auf Grund der Verweisungsvorschrift in § 77 BinSchG-E auch in der Binnenschiffahrt angewendet werden sollen.

Absatz 2 Satz 2 beschränkt nach dem Vorbild des Artikels 18 des Athener Übereinkommens 2002 sowie des bisherigen Artikels 15 der Anlage zu § 664 HGB die Befugnis, eine Gerichtsstandsvereinbarung zu treffen. So bestimmt er, dass eine Gerichtsstandsvereinbarung nur nach Eintritt des Schadensereignisses wirksam getroffen werden kann. Durch diese Regelung soll sichergestellt werden, dass die nach § 551 HGB-E zwingenden materiellen Vorschriften über die

Personenbeförderung nicht durch eine Gerichtsstandsvereinbarung umgangen werden.

Zu § 30a (neu)

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 30 ZPO. Gestrichen wurde jedoch die Bezugnahme auf das Handelsgesetzbuch. Denn es erscheint nicht sachgerecht, die örtliche Zuständigkeit davon abhängig zu machen, dass auf den Anspruch deutsches Recht anzuwenden ist.

Ebenso wie § 30 ZPO-E lässt § 30a ZPO-E Sonderregelungen in Spezialgesetzen wie § 3 Absatz 1 Satz 2 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen unberührt. Für Rechtsstreitigkeiten, die mit der Benutzung von Binnengewässern zusammenhängen und Ansprüche aus Bergung, namentlich auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten zum Gegenstand haben, besteht mithin – vorbehaltlich einer abweichenden Vereinbarung – eine ausschließliche örtliche Zuständigkeit des Gerichts, in dessen Bezirk die Bergung bewirkt worden ist.

Zu Nummer 3 (§ 305a ZPO)

Die in Nummer 3 vorgeschlagenen Änderungen von § 305a ZPO stellen Folgeänderungen zu Artikel 1 Nummer 40 (§§ 611 ff. HGB-E) dar.

Zu Buchstabe a

Durch die vorgeschlagene Änderung soll an die Stelle der Verweisung auf den geltenden § 486 Absatz 1 oder 3 HGB die Verweisung auf den in Artikel 1 Nummer 40 vorgeschlagenen § 611 Absatz 1 oder 3 HGB-E treten. Eine sachliche Änderung ist hiermit nicht verbunden. Insbesondere ergeben sich keine Änderungen daraus, dass der vorgeschlagene § 611 Absatz 1 HGB-E in einem zweiten Satz abweichend von dem bisherigen § 486 Absatz 1 HGB auch die Beschränkung der Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden nach dem Bunkeröl-Übereinkommen regelt. Denn diese Regelung dient, wie in der Begründung zu der Vorschrift ausgeführt, lediglich der Klarstellung, weil Ansprüche nach dem Bunkeröl-Übereinkommen als Seeforderungen im Sinne des Haftungsbeschränkungsübereinkommens anzusehen sind.

Nach wie vor nicht erfasst wird von §§ 305a, 786a ZPO die Haftung nach Haftungsübereinkommen von 1992. An dieser Rechtslage soll festgehalten werden.

Zu Buchstabe b

Durch die vorgeschlagene Änderung sollen die Verweisungen angepasst werden. Insbesondere soll berücksichtigt werden, dass die Definition des Begriffs „Haftungsbeschränkungsübereinkommen“ künftig nicht mehr in § 486 Absatz 1 HGB enthalten ist, sondern in dem in Artikel 1 Nummer 40 vorgeschlagenen § 611 Absatz 1 Satz 1 HGB-E.

Zu Nummer 4 (§ 786a ZPO)

Durch die in Nummer 4 vorgeschlagenen Änderungen sollen die Verweisungen in § 786a ZPO auf das Handelsgesetzbuch angepasst werden. Die Änderungen ergeben sich auf Grund der in Artikel 1 Nummer 40 vorgeschlagenen §§ 611 ff. HGB.

Zu Nummer 5 (§ 870a ZPO)

Die Vorschrift entspricht, soweit sie sich auf die Zwangsvollstreckung bezieht, dem bisherigen § 482 HGB. Es erscheint auch weiterhin geboten, an dem Verbot der Zwangsvollstreckung in ein Schiff festzuhalten, dass sich auf der Reise befindet und nicht in einem Hafen liegt.

Zu Nummer 6 (§ 917 ZPO)

Die Vorschrift beruht auf dem Vorschlag der Sachverständigenkommission (§ 917 ZPO). Sie sieht vor, dass – abweichend von den allgemeinen Verfahrensregeln – die Erwirkung eines Arrests in Schiffe nicht mehr von dem Erfordernis eines Arrestgrundes abhängt. Vorbild dieser Regelung ist Artikel 728 in Verbindung mit Artikel 711 des niederländischen Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering. Ziel der Regelung ist, die Rechtslage derjenigen in den Niederlanden anzugleichen und auf diese Weise den Rechtsstandort Deutschland zu stärken.

Zwar führt die vorgeschlagene Neuerung dazu, dass dann, wenn der Arrestgläubiger nicht zur Zahlung einer Sicherheitsleistung verpflichtet wird (§ 921 Satz 2 ZPO), der vermeintliche Arrestschuldner ein hohes Vollstreckungsrisiko eingeht, zumal der Arrestgläubiger seinen vermeintlichen Anspruch allein mit dem schwachen Mittel eigener Versicherung an Eides statt glaubhaft machen kann. Vor allem mit Blick auf die Schiffsgläubiger erscheint jedoch diese Risikoverteilung durchaus sachgerecht. Denn Schiffsgläubigerrechte sollen, wie in der Begründung vor § 596 HGB-E ausgeführt, nur in den Fällen vorgesehen werden, in denen der Gläubiger besonders schutzbedürftig erscheint. Zu diesem besonders schutzbedürftigen Personenkreis zählen unter anderem die Mitglieder der Schiffsbesatzung, die Forderungen wegen ausstehender Heuer geltend machen. Wenn aber der Gesetzgeber diesen Personenkreis besonders schützen will, muss er ihm auch ermöglichen, seine Forderungen tatsächlich durchzusetzen. Diese Möglichkeit besteht jedoch nicht, wenn der Schiffsgläubiger den Schuldner praktisch nicht daran hindern kann, das Schiff, an dem ein Schiffsgläubigerrecht besteht, aus dem Inland zu entfernen und somit dem Zugriff der Schiffsgläubiger zu entziehen. Diese Überlegungen gelten nicht nur für Seeschiffe, sondern auch für Binnenschiffe. Dementsprechend soll für alle Schiffe der Arrest erleichtert werden.

Durch die Formulierung „nur zur Sicherung der Zwangsvollstreckung in ein Schiff“ soll klargestellt werden, dass die Regelung nur greift, wenn der Titel auf die Beschlagnahme eines Schiffes beschränkt ist. Wird ein Arrest beantragt, der zur Beschlagnahme von Vermögenswerten aller Art berechtigt, bleibt es dabei, dass ein Arrestgrund vorliegen muss.

Zu Nummer 7 (§ 930 ZPO)

In dem vorgeschlagenen neuen Absatz 4 soll nach dem Vorbild des bisherigen § 482 HGB eine Regelung getroffen werden, die die Vollziehung des Arrestes in ein nicht eingetragenes Seeschiff auf Reisen verbietet. Es erscheint auch weiterhin geboten, an dem Verbot der Vollziehung eines Arrests in ein Seeschiff, das sich auf der Reise außerhalb eines Hafens befindet, festzuhalten. Soweit es sich um ein eingetragenes Seeschiff handelt, soll, wie in Nummer 8 vorge-

schlagen, eine entsprechende Regelung in § 931 ZPO getroffen werden.

Zu Nummer 8 (§ 931 ZPO)

Die Vorschrift entspricht, soweit sie sich auf die Vollziehung des Arrests in ein eingetragenes Seeschiff bezieht, dem bisherigen § 482 HGB. Soweit es um ein nicht eingetragenes Seeschiff geht, soll eine entsprechende Regelung in § 930 ZPO getroffen werden.

Zu Nummer 9 (§ 1031 ZPO)

Die vorgeschlagene Aufhebung von § 1031 Absatz 4 ZPO stellt eine Folgeänderung zu dem in Artikel 1 Nummer 40 vorgeschlagenen § 522 Absatz 1 HGB dar, der regelt, welche Einwendungen der Verfrachter dem aus dem Konnossement Berechtigten entgegensetzen kann, wenn das Konnossement begeben wurde. Die Frage, ob sich der Verfrachter gegenüber demjenigen, dem das Konnossement übertragen wurde, auf eine mit dem Verfrachter vereinbarte Schiedsklausel berufen kann, bestimmt sich künftig allein nach § 522 Absatz 1 HGB-E. Besondere Bedeutung hat in diesem Zusammenhang § 522 Absatz 1 Satz 2 HGB-E, wonach eine Vereinbarung, auf die im Konnossement lediglich verwiesen wird, nicht Inhalt des Konnossements ist. Auf die Begründung zu der genannten Vorschrift wird verwiesen.

Zu Artikel 7 (Änderung des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen)

Die Vorschrift enthält eine Folgeänderung zu Artikel 1 Nummer 40 (§ 572 HGB-E).

Zu Artikel 8 (Änderung der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung)

Die vorgeschlagenen Änderungen sind Folgeänderungen zu Artikel 1 Nummer 40 (§§ 611 ff. HGB-E).

Zu Artikel 9 (Änderung der Verordnung zur Durchführung der Schiffsregisterordnung)

Die vorgeschlagenen Änderungen sind bedingt durch die in Artikel 1 Nummer 40 vorgeschlagene Aufhebung der in dem bisherigen § 509 HGB verankerten Regelung über die Baureederei. Da bereits vor Inkrafttreten dieses Gesetzes entstandene Baureedereien fortbestehen sollen, soll allerdings die Vorschrift nicht aufgehoben werden, sondern lediglich die Verweisung auf den nach diesem Entwurf aufgehobenen § 509 HGB entfallen.

Zu Artikel 10 (Änderung des Gesetzes über das Verfahren in Familiensachen und in den Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit)

Die vorgeschlagenen Änderungen sind zum einen bedingt durch die in Artikel 1 Nummer 40 vorgeschlagene Aufhe-

bung der Vorschriften im Handelsgesetzbuch über das Verklarungsverfahren (§§ 522 bis 525 HGB). Zum ändern sind die Änderungen bedingt durch die in Artikel 1 Nummer 40 (§ 595 HGB-E) und in Artikel 5 Nummer 5 und 6 vorgeschlagenen Änderungen der im Handelsgesetzbuch und im Binnenschiffahrtsgesetz enthaltenen Regelungen über die Haverei.

Zu Nummer 1 (§ 375 FamFG)

Durch die in Nummer 1 vorgeschlagene Neufassung von § 375 Nummer 2 FamFG soll berücksichtigt werden, dass die in dem bisherigen § 522 HGB enthaltenen Regelungen über das Verklarungsverfahren ersatzlos entfallen sollen. Gleiches gilt für die Regelung in § 590 HGB, wonach in den Fällen, in denen der Abreisetermin eines Schiffes nicht festliegt, der Richter den Abreisetermin festlegen kann. Im Übrigen soll berücksichtigt werden, dass der in Artikel 1 Nummer 40 dieses Entwurfs vorgeschlagene § 595 Absatz 2 HGB-E über die Aufmachung einer Dispache an die Stelle des bisher geltenden § 729 Absatz 1 HGB tritt und dass nach dem in Artikel 5 Nummer 5 dieses Entwurfs vorgeschlagenen § 78 Absatz 3 BinSchG die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs entsprechend anzuwenden sind.

Aus redaktionellen Gründen soll darüber hinaus der letzte Satzteil des bisherigen § 375 Nummer 2 FamFG geändert werden. Denn die Formulierung „sowie die in Ansehung der nach dem Handelsgesetzbuch oder dem Binnenschiffahrtsgesetz aufzumachenden Dispache geltenden Vorschriften“ ist nicht nur grammatikalisch falsch, sondern lässt auch im Unklaren, welche Vorschriften gemeint sind. Durch die im Entwurf vorgeschlagene Formulierung „nach den Vorschriften dieses Gesetzes, die die Dispache betreffen“ soll klar gestellt werden, dass zu den unternehmensrechtlichen Verfahren im Sinne des § 375 FamFG auch die in Buch 5 Abschnitt 4 FamFG geregelten Verfahren bei Weigerung des Dispacheurs zur Aufmachung der Dispache (§ 403 FamFG), über die Verpflichtung eines Beteiligten zur Aushändigung von Schriftstücken an den Dispacheur und das Recht eines Beteiligten auf Einsicht in die Dispache (§ 404 FamFG) sowie über die Verhandlung über die Dispache einschließlich ihrer Bestätigung (§§ 405 bis 409 FamFG) zählen.

Zu Nummer 2 (§ 402 FamFG)

Durch die in Nummer 2 vorgeschlagene Änderung von § 402 Absatz 2 FamFG soll die Verweisung auf § 522 HGB ersatzlos entfallen, weil das Verklarungsverfahren für die Seeschiffahrt ersatzlos entfallen sollen. Außerdem soll die Verweisung auf § 87 BinSchG entfallen, weil dieser, wie in Artikel 5 Nummer 6 dieses Entwurfs vorgeschlagen, ersatzlos entfallen soll und an die Stelle der bisher im Binnenschiffahrtsgesetz enthaltenen Regelungen über die Haverei die Regelungen im Handelsgesetzbuch treten sollen.

Zu Nummer 3 (§ 404 FamFG)

Die bisher in § 404 Absatz 2 Satz 2 FamFG enthaltene Regelung, wonach der Dispacheur auch dann verpflichtet ist, jedem Beteiligten Einsicht in die Dispache zu gewähren und ihm auf Verlangen eine Abschrift gegen Erstattung der Kosten zu erteilen, wenn die Dispache nach dem Binnenschiffahrtsgesetz aufgemacht worden ist, soll aufgehoben werden. Denn da nach dem in Artikel 5 Nummer 5 dieses Ent-

wurfs vorgeschlagenen § 78 Absatz 3 BinSchG auch bei Havarien mit Binnenschiffen künftig die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über die Große Haverei entsprechend zur Anwendung gelangen sollen und infolgedessen die in dem bisherigen § 87 BinSchG enthaltene Regelung über die Aufmachung einer Dispache aufgehoben werden soll (vgl. Artikel 5 Nummer 6 dieses Entwurfs), bedarf es auch nicht mehr der Sonderregelung in § 404 FamFG, die die Aufmachung einer Dispache „nach dem Binnenschiffahrtsgesetz“ betrifft.

Zu Artikel 11 (Änderung der Kostenordnung)

Zu Nummer 1 (§ 50 KostO)

Zu Buchstabe a

Durch die in Buchstabe a vorgeschlagene Änderung der Überschrift von § 50 der Kostenordnung soll berücksichtigt werden, dass die in dem bisherigen § 50 Absatz 2 KostO enthaltene Sonderregelung für Verklarungen entfallen soll. Auf die Begründung zu Buchstabe b wird verwiesen.

Zu Buchstabe b

Die vorgeschlagene Änderung des bisherigen § 50 Absatz 2 KostO berücksichtigt, dass das bisher im Handelsgesetzbuch (§§ 522 bis 525 HGB) vorgesehene Verklarungsverfahren abgeschafft werden soll.

Zu Nummer 2 (§ 58 KostO)

Durch die in Nummer 2 vorgeschlagene Änderung von § 58 Absatz 4 KostO soll ein Redaktionsversehen bereinigt werden.

Zu Artikel 12 (Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes)

Die vorgeschlagenen Änderungen sind Folgeänderungen zu Artikel 1 Nummer 40 (§§ 611 ff. HGB-E).

Zu Artikel 13 (Änderung des Seemannsgesetzes)

Die Aufhebung des § 78 Absatz 5 des Seemannsgesetzes ist bedingt dadurch, dass nach den in Artikel 1 Nummer 40 vorgeschlagenen Vorschriften eine dem bisherigen § 555 HGB entsprechende Regelung über die Pflicht des Kapitäns, nach dem Verlust des Schiffes noch für Verklarungen zu sorgen und überhaupt das Interesse des Reeders so lange wahrzunehmen, als es erforderlich ist, nicht beibehalten werden soll. Einer auf den § 555 HGB bezogenen Sonderregelung im Seemannsgesetz bedarf es daher nicht mehr.

Zu Artikel 14 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)

Zu Absatz 1

Nach Absatz 1 soll die Reform des Seehandelsrechts schnellstmöglich, d. h. am Tag nach der Verkündung des Gesetzes in Kraft treten. Dies erscheint insbesondere auch wegen der in Artikel 1 Nummer 40 vorgeschlagenen Rege-

lungen über die Beförderung von Fahrgästen (§§ 536 ff. HGB) geboten. Denn die darin vorgeschlagenen Verbesserungen für die Fahrgäste auf See- und Binnenschiffen sollen diesem Personenkreis schnellstmöglich zugutekommen.

Nicht geboten erscheint es, das Inkrafttreten der Reform deshalb zurückzustellen, weil die im Entwurf vorgeschlagenen Vorschriften über den Seefrachtvertrag in einigen Punkten von den Haager Regeln abweichen. Dies macht es jedoch, wie sich bereits am geltenden Recht (Artikel 6 EGHGB) zeigt, nicht erforderlich, das Inkrafttreten der Reform bis zum Wirksamwerden einer Kündigung der Haager Regeln durch die Bundesrepublik Deutschland aufzuschieben. Um sicherzustellen, dass Deutschland seinen völkerrechtlichen Verpflichtungen aus den Haager Regeln nachkommt, reicht die in Artikel 2 Nummer 1 vorgeschlagene Regelung des Artikels 6 EGHGB aus.

Zu Absatz 2

Satz 1 trifft eine von Absatz 1 abweichende Regelung. Nach seinem ersten Halbsatz soll Artikel 1 Nummer 26 des Entwurfs erst an dem Tag in Kraft treten, an dem die Haager Regeln für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft treten. Wie zu Artikel 1 Nummer 26 des Entwurfs ausgeführt, soll durch § 450 Nummer 1 HGB gewährleistet werden, dass Kollisionen mit den Haager Regeln vermieden werden. Dieser Vorschrift bedarf es nicht mehr, wenn die Haager Re-

geln für Deutschland außer Kraft treten. Da Artikel 1 Nummer 26 die Aufhebung des bisherigen § 450 Nummer 1 HGB zum Gegenstand hat, soll er dementsprechend in Kraft treten, wenn die Haager Regeln für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft treten.

Der zweite Halbsatz von Satz 1 berücksichtigt, dass durch Artikel 2 Nummer 1 dieses Entwurfs der bisherige Artikel 6 EGHGB neu gefasst werden und darin nach dem Vorbild des bisher geltenden Rechts eine Regelung getroffen werden soll, die sicherstellt, dass die Bundesrepublik Deutschland ihren aus den Haager Regeln resultierenden völkerrechtlichen Verpflichtungen nachkommt. Da es dieser Regelung nicht mehr bedarf, wenn die Haager Regeln für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft treten, bestimmt Satz 1 zweiter Halbsatz dass der durch Artikel 2 Nummer 1 dieses Entwurfs neu gefasste Artikel 6 EGHGB außer Kraft tritt, wenn die Haager Regeln für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft treten.

Satz 2 berücksichtigt, dass bei Verkündung des Gesetzes noch offen ist, ob und an welchem Tage die Haager Regeln für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft treten werden. Im Interesse der Rechtssicherheit soll daher nach dem vorgeschlagenen Satz 2 der Tag, an dem Artikel 1 Nummer 26 des Gesetzes in Kraft und Artikel 6 EGHGB außer Kraft treten, im Bundesgesetzblatt Teil I bekannt gegeben werden.

Anlage 2**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf geprüft.

Mit dem Gesetz soll das allgemein als veraltet und schwer verständlich angesehene Seehandelsrecht modernisiert und reformiert werden.

Die Änderungen werden zu Kostenverlagerungen innerhalb der betroffenen Wirtschaftskreise führen, weil sich die Haftungs- und Schadensrisiken verändern. Dem wird voraussichtlich vor allem durch Änderungen des Versicherungsschutzes und entsprechende Anpassungen der Versicherungsprämien Rechnung getragen werden.

Zudem werden die Einschränkungen beim Haftungsauschluss für nautisches Verschulden der Leute des Verfrachters oder der Schiffsbesatzung und für Feuer zu Änderungen der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) der Betroffenen führen. Angesichts der geringen Fallzahl und der

wahrscheinlichen Entwicklung von Muster-AGB dürfte der damit verbundene Erfüllungsaufwand aber überschaubar sein.

Darüber hinaus können sich Einsparungen für Unternehmen und Verwaltungen durch die Ermöglichung der Nutzung elektronischer Beförderungsdokumente und die Abschaffung des Verfahrens der Verklarung ergeben.

Insgesamt ist der mit der Reform verbundene Erfüllungsaufwand auch nach Ansicht von Vertretern der Betroffenenverbände überschaubar.

Aus diesem Grund akzeptiert der Rat ausnahmsweise, dass das Ressort entgegen der Vorgaben der Bundesregierung zur Darstellung des Erfüllungsaufwands eine detaillierte Quantifizierung des Erfüllungsaufwandes unterlassen hat.

