

Neue Entwicklungen im Recht des Multimodaltransports*

Rechtsanwalt Professor Dr. Rolf Herber, Hamburg**

Die Auslegung der deutschen Vorschriften über den Frachtvertrag mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln, also der §§ 452 bis 452 d HGB wird seit 1998 in der Literatur lebhaft diskutiert. Das ist verständlich, handelt es sich doch – trotz der schon seit 1987 gefestigten durchaus ähnlichen Rechtsprechung des BGH¹ – um eine neuartige Rechtskonstruktion, die im Ausland nur in Holland² eine vielleicht vergleichbare Parallele findet. Zudem um eine Regelung, die sehr gestrafft formuliert und mit ihren Vorbehalten für internationale Übereinkommen nicht immer leicht verständlich ist. Zu einer gewissen Unsicherheit trägt bei, daß die Regelung am Schnittpunkt nicht nur grundverschiedener Teiltransportrechte, sondern auch unterschiedlicher Interessensphären liegt, also von Juristen angewendet werden muß, die vorwiegend in dem einen oder anderen Teilgebiet zu Hause sind.

Deshalb kann es nicht verwundern, daß zu Einzelproblemen zunächst recht unterschiedliche Meinungen vertreten werden. Das Transportrecht wird heute nicht nur von Spezialkommentaren, sondern auch von allen Handelsrechtskommentaren – und das ist eine nicht unerhebliche Zahl – behandelt. Die Zeitschrift Transportrecht bietet ein Forum für eine lebhaft diskutierte Diskussion. Inzwischen liegen auch wenigstens zwei sehr eingehende und lesenswerte Dissertationen³ vor, welche die Probleme weiter aufbereiten.

Die Diskussion hilft allerdings der Praxis wenig. Im Gegenteil, sie verunsichert den unbefangenen Leser – wenn er denn die Vielfalt der Meinungen überhaupt noch überschauen könnte – umso mehr, als einige der Diskutanden, zu denen ich mich reumütig auch rechnen muß, ihre anfängliche Auffassung in diesem oder jenem Punkt unter dem Eindruck von Gegenargumenten oder eigener nachträglicher Überlegungen modifiziert oder gar aufgegeben haben. Eine Meinungsänderung ist allerdings in der Rechtsliteratur nicht leicht zu vermitteln: Die früheren Ausführungen bleiben gedruckt zugänglich und werden von jedem in Anspruch genommen, der sie zur Untermauerung seiner jeweiligen Rechts- und Interessensicht verwenden kann.

Nach nun bald einem Jahrzehnt der Reform wird die theoretische Auslegung langsam durch Gerichtsentscheidungen verfestigt. Diese können zwar, abhängig vom jeweiligen Sachverhalt, die Lage nur punktuell zu klären versuchen. Dennoch erscheint es mir für die Praxis nicht unwichtig, vor diesem Hintergrund den Versuch zu machen, den gegenwärtigen Meinungsstand zu einigen zentralen Zweifelsfragen zu betrachten. Denn die Auslegung des Multimodalrechts hat erhebliche Auswirkungen auf die rechtliche Beurteilung eines großen Teils der Transporte.

Viele herkömmlich unimodale Beförderungen, namentlich über See, schließen heute – wenn auch nur kurze – Anschlußbeförderungen an Land ein und unterfallen damit insgesamt primär dem allgemeinen Frachtrecht des HGB, nicht mehr dem Seerecht mit seinen Besonderheiten. Das ist zwar kein Unglück, weil sich bei bekanntem Schadensort stets das Seerecht wieder durchsetzt und die Privilegien des Reeders sich ohnehin nur in diesem Fall verwirklichen lassen. Allerdings wird die Abgrenzung dann problematisch, wenn man die Geltung des allgemeinen Frachtrechts bis in den Hafenumschlag erstreckt, der in der Regel in Seebeförderungen eingeschlossen ist, die traditionell dennoch als unimodal seerechtlich angesehen werden.

Die Einordnung eines Frachtvertrages als unimodal oder multimodal ist also heute eine wichtige Vorfrage, die vielleicht nicht immer klar genug gesehen wird. Von ihr hängt nicht nur die Haftung bei unbekanntem Schadensort, sondern auch die Verteilung der Rechte und Pflichten der Parteien ab; diese ist zwar dispositiv, doch muß die Vertragsgestaltung darauf Rücksicht nehmen.

* Referat, gehalten auf dem Symposium der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht am 9. November 2006 in Hamburg.

** Sozietät Ahlers & Vogel, Hamburg.

1 BGHZ 101, 172 = TranspR 1987, 447.

2 Buch 8 des Niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches.

3 *Sabine Mast*, Der multimodale Frachtvertrag nach deutschem Recht, Diss. Mannheim, 2002; *Marco Rogert*, Einheitsrecht und Kollisionsrecht im internationalen multimodalen Gütertransport, Diss. Hamburg, 2005.

Deshalb erscheint es gerechtfertigt, einigen noch zweifelhaften Kernfragen eine kurze Betrachtung zu widmen. Hierzu gehören – ohne jeden Anspruch auf Vollständigkeit – folgende:

1. Die Frage nach dem anwendbaren Recht, namentlich für die Beurteilung des hypothetischen Teilstreckenvertrages, auf den § 452 a HGB bei bekanntem Schadensort abhebt;

2. Die rechtliche Beurteilung von Umschlagsleistungen und die Zuordnung des Güterumschlags und der Zwischenlagerung zu einer diesen vor- oder nachgelagerten Teilbeförderung;

3. Bedeutung und Tragweite der in den §§ 452 ff. in verschiedenem Zusammenhang erwähnten internationalen Übereinkommen.

Zu 1: Kollisionsrecht

Eine noch ganz junge Entscheidung des BGH⁴ stellt unter Heranziehung von Literatur und Rechtsprechung fest, daß Artikel 28 Abs. 4 EGBGB auch für die Multimodalverträge nach §§ 452 ff. HGB gilt. Das hat bisher auch wohl niemand in Frage gestellt. Es folgen Betrachtungen zu Artikel 32 Abs. 2 EGBGB, die auch den amtlichen Leitsatz bilden. Von einer der Parteien war offenbar geltend gemacht worden, der Verschuldensmaßstab für die Schadenshaftung sei nicht dem – in diesem Fall deutschen – Vertragsstatut, sondern dem Recht des Empfangsortes als des Erfüllungsortes zu entnehmen. Daß dies abwegig wäre, stellt der BGH mit wenigen Sätzen und Zitaten aus der IPR-Literatur fest. Die transportrechtliche Diskussion ist offenbar auf diese Idee, die eine neue Variante der territorialen Umgehung der scharfen deutschen Rechtsprechung zum Organisationsverschulden bilden könnte, bisher noch nicht gekommen. Natürlich gilt aber für die Voraussetzungen von Ansprüchen aus Vertragsverletzungen nur das Vertragsstatut; Artikel 32 Abs. 2 EGBGB gebietet die Berücksichtigung des Ortsrechts am Empfangsort nur hinsichtlich technischer Modalitäten der Erfüllung wie etwa Feiertags- und Höchstarbeitszeiten.

Leider hatte der BGH keine Gelegenheit, zu einer anderen, schwierigeren Frage Stellung zu nehmen: Nach welchem Recht ist der hypothetische Teilstreckenvertrag zu beurteilen, welcher allgemein ein wesentliches Merkmal des Multimodalvertrages bildet und bei bekanntem Schadensort die Anspruchsgrundlage liefert? Die Entscheidung vom 3. November 2005⁵ hätte eine solche Gelegenheit vielleicht geboten, doch ist die Zurückhaltung mit *obiter dicta* sicher grundsätzlich zu begrüßen.

Die Anknüpfung des hypothetischen Teilstreckenrechts ist zwar – das hebt *Mankowski*⁶ mit Recht hervor – kein eigentlich kollisionsrechtliches Problem. Es handelt sich darum, festzustellen, wie ein deutsches Gericht einen unimodalen Vertrag über die Beförderung nur auf der Teilstrecke beurteilen würde. Geboten ist also gewissermaßen auch eine hypothetische IPR-Beurteilung. Abgesehen von einer Einzelmeinung, die § 452 a als eine Sachnormverweisung ohne Einschaltung des Kollisionsrechts ansieht⁷, ist insoweit wohl allgemeine Meinung, daß auch auf die Anknüpfung des Teilstreckenvertrages Artikel 28 EGBGB und insbesondere dessen Absatz 4 anzuwenden ist⁸. Das führt häufig zu dem selben Ergebnis wie beim Grundvertrag, doch nicht notwendig: Liegt etwa einer der Endpunkte der Multimodal-

beförderung in Deutschland, nicht aber Übernahme- oder Ablieferungsort der Teilstrecke, und hat auch der Vertragspartner seinen Sitz nicht hier, so ist der Teilvertrag nach Artikel 28 Abs. 1 Satz 1 EGBGB anzuknüpfen. Es kommt dann auf die engste Verbindung zu einer Rechtsordnung an. Kann man dann das deutsche Recht schon wegen seiner Anwendbarkeit auf den Multimodalvertrag als das Recht ansehen, zu dem auch der Teilvertrag die engste Verbindung aufweist? Hiervon geht besonders *Basedow*⁹ aus. Das ist als Regel wohl zu akzeptieren.

In der Praxis wird die Frage nach der objektiven Anknüpfung allerdings meist überlagert von einer anderen, die sich aber rechtssystematisch eigentlich nur sekundär beantworten ließe: Schlägt eine Rechtswahl der Parteien für den Multimodaltransport auf die Anknüpfung des Teilstreckenrechts durch? Dies wird von der h. M. angenommen¹⁰, auch von der Rechtsprechung¹¹. Sicher auch aus praktischen Gründen – welches Gericht möchte schon ausländisches Recht anwenden, wenn vermeidbar?

Zwingend ist dieses Ergebnis jedoch keineswegs¹². Zunächst wird die Meinung vertreten, jedenfalls hinsichtlich der Haftungsvorschriften, also im Rahmen des § 452 a HGB, sei eine Rechtswahl überhaupt nicht – jedenfalls durch AGB – zulässig, weil sie materiell zu einer Veränderung der Haftung führe¹³, die jedenfalls durch AGB nicht vorgenommen werden dürfe. Mir scheint demgegenüber die Regelung des § 452 d Abs. 1 HGB gegen eine solche Einengung des Parteiwillens zu sprechen. Aber auch soweit man die Rechtswahl für die hypothetische Teilstrecke für zulässig hält, müßte man doch wohl Anhaltspunkte für einen Parteiwillen finden, die gesetzliche Anknüpfung zu verändern – und zwar für den Teilvertrag. Die Wahl deutschen Rechts für den Grundvertrag kann doch sinnvoll zunächst einmal nur bedeuten, daß alle Details – auch die Anknüpfung der Teilverträge – so zu entscheiden sein sollen, wie dies bei objektiver Anknüpfung des Hauptvertrages geschähe. Knüpft man aber objektiv den Teilvertrag nicht in gleicher Weise an wie den Grundvertrag, dann müssen Sachgründe, die – ausnahmsweise – zu dessen differenzierender Anknüpfung führen, auch hier berücksichtigt werden. Es sei denn, man hätte eine deutliche Vereinbarung auch für die Teilstrecke. Dabei ist aber jedenfalls die Ausgestaltung eines vom Multimodalfrachtführer tatsächlich geschlossenen Unterfrachtvertrages für die Beurteilung der Rechtslage im Verhältnis der Multimodalparteien unerheblich.

Die zentrale Frage bleibt deshalb auch bei Rechtswahl für den Hauptvertrag, ob es auch in den nach Artikel 28 Abs. 1 Satz 1 EGBGB zu beurteilenden Fällen für das Tatbestandmerkmal der »engsten Verbindung« ausreicht, daß der

4 Urteil vom 29. 6. 2006 – I ZR 168/03 – in diesem Heft S. 466.

5 TranspR 2006, 35.

6 *Reithmann/Martiny-Mankowski*, Internationales Vertragsrecht, 6. Aufl., Rn. 1679.

7 *Hartenstein*, TranspR 2005, 9.

8 Vgl. statt aller BGH TranspR 2006, 3536 und *Koller*, Transportrecht, 5. Aufl., § 452 a Rn. 5 mit Nachweisen.

9 FS *Herber*, S. 15, 42; ebenso *Otte*, FS *Kegel*, S. 141, 152; a. A. *Koller*, a. a. O.

10 Vgl. *Basedow* und *Otte* Fn. 9; ferner *Ramming*, TranspR 1999, 325; *Fremuth* in *Fremuth/Thume*, Transportrecht, § 452 a Rn. 11; a. A. *Koller*, a. a. O.

11 OLG Düsseldorf, TranspR 2002, 33, 34 f.; OLG Hamburg, TranspR 2003, 72 und TranspR 2004, 402, 403.

12 So wohl auch *Mast* (Fn. 3), S. 206.

13 *Drews*, TranspR 2003, 12, 15 ff.; *Koller*, a. a. O.; a. A. OLG Hamburg, TranspR 2003, 72.

Sachzusammenhang für eine einheitliche Beurteilung von Grund- und (hypothetischem) Teilvertrag spricht. Da das überwiegend angenommen wird, kann man wohl heute im Ergebnis feststellen, daß der hypothetische Teilstreckenvertrag in aller Regel auch deutschem Recht zu beurteilen ist, wenn dies für den Multimodalvertrag insgesamt – mit oder ohne Rechtswahl – der Fall ist.

Die Rechtsprechung hat jedenfalls erfreulicherweise wenig Bedenken, die Rechtswahl durchschlagen zu lassen; so etwa das OLG Hamburg¹⁴, das auf den Güterumschlag im US-Hafen deutsches Recht angewendet hat.

Es ist zu bedauern, daß der Gesetzgeber diese Lösung nicht vorgegeben hat – aus Sorge freilich, in das EG-geprägte IPR unzulässig einzugreifen.¹⁵

Zu 2: Güterumschlag

Wie der Güterumschlag rechtlich einzuordnen ist, hat das Transportrechtsreformgesetz bewußt offen gelassen und der Rechtsprechung überlassen¹⁶. Der Gesetzgeber meinte, hierzu ebenso wenig wie das UN-Übereinkommen von 1991 über die Haftung der Terminal-Betreiber im internationalen Verkehr^{16a} eine generell überzeugende Lösung treffen zu können. Das ist verständlich angesichts der verschiedenen Elemente, die diese transportrechtliche Nebentätigkeit prägen: Die Güter werden in einem Seehafen mit Kran oder Containerbrücke, mit der Hafentram, dem Gabelstapler oder der Sackkarre bewegt, zwischengelagert, auch nachgepackt und im Schiff oder auf dem Lkw gestaut – um nur die wichtigsten Aktivitäten zu erwähnen. Der Gesetzgeber hoffte, die Rechtsprechung könne die Einordnung im Einzelfall sachgerecht vornehmen.

Diese Hoffnung ist auch wohl immer noch begründet, soweit es sich um die isolierte Beurteilung des Umschlagsvorgangs handelt, also eines Schadensersatzanspruchs im Rahmen etwa eines Vertrages zwischen Reeder und Terminal über den Umschlag im Seehafen. Es ist ein gemischter Vertrag, und man wird mit etwas Augenmaß die Haftungsgrundlage dem jeweiligen Schadensverlauf entnehmen können. Die Hamburger Terminals vereinbaren übrigens in diesen Fällen der Einfachheit und Klarheit wegen insgesamt eine dem Landtransport entsprechende Schadenshaftung.

Problematisch wird die Lage dann, wenn man bei einem bei der Umladung eingetretenen Schaden zu entscheiden hat, ob der Terminalumschlag eine Teilstrecke im Sinne des § 452 a HGB ist. Als Teilstrecke ist in § 452 HGB die Beförderung mit einem (gegenüber den anderen Beförderungsmitteln verschiedenartigen) Beförderungsmittel legal definiert. Daraus folgt, daß § 452 a HGB eingreift, wenn die konkrete Tätigkeit des Umschlags, die im Rahmen des gemischten Vertrages zur Beurteilung heranzuziehen ist, als Beförderung zu qualifizieren ist; denn dann ist sie notwendig ein Landtransport, der schon wegen des speziellen Transportmittels artverschieden auch von anderen Landtransporten ist¹⁷.

Der BGH hat – vor der Transportrechtsreform – ausgesprochen, eine gewerbsmäßige Übernahme der Beförderung auch nur auf kürzeste Distanz – Kranarbeiten oder Transport von Möbeln von einem Zimmer in ein anderes – stelle einen Frachtvertrag dar.¹⁸ Wird der Schaden dagegen beim Stauen oder bei der Arbeit an der Verpackung oder bei einer kurzen Zwischenlagerung verursacht, einer nach Werkvertragsrecht oder Lagerrecht zu qualifizierenden Tätigkeit,

so scheidet die Anwendung des § 452 a HGB von vornherein aus und es bleibt insoweit bei der Haftung des Multimodalfrachtführers nach § 452 HGB.

Darüber, wann die Bewegung im Terminal als eine *eigenständige* Beförderung anzusehen ist, welche die Annahme eines hypothetischen Teilstreckenvertrages rechtfertigt, gehen die Meinungen nun auseinander. *Bartels*¹⁹ weist mit Recht darauf hin, daß nicht bei jeder kleinsten Ortsveränderung, die niemals Gegenstand eines gesonderten Beförderungsvertrages sein würde, ein Teilfrachtvertrag fingiert werden dürfe. Deshalb wird wohl allgemein zumindest verlangt, daß der Umschlag besonderen Aufwand erfordert und eigenständige Risiken in sich birgt.²⁰ Als Indiz für die Eigenständigkeit wird vor allem angesehen, daß für eine solche beförderungsnahen Nebenleistung üblicherweise ein selbständiger Vertrag abgeschlossen wird²¹. Damit wäre etwa die Abfertigung eines Seeschiffes in einem Containerterminal mit besonderen Transportgeräten wie einem Kran, einer Containerbrücke oder einer Hafentram stets eine eigene Teilstrecke mit entsprechenden Haftungsfolgen. Denn Terminalbetreiber und Reeder schließen besondere Abfertigungsverträge ab²².

Die obergerichtliche Rechtsprechung hatte bisher zwei Fälle zu beurteilen, von denen einer bereits vom BGH entschieden, der andere dort noch anhängig ist. Im ersten Fall²³ war das Gut über See zum Hafen Genua gekommen und dort am übernächsten Tag, also nach kurzer Zwischenlagerung, auf einen Lkw umgeladen worden. Es war unstrittig, daß das Gut bereits beschädigt war, als es auf den Lkw gelangte; der Schaden konnte also nur auf See oder im Hafenbereich entstanden sein. Der BGH wertete – wie die Vorinstanz, das OLG Celle²⁴ – den Umschlag nicht als eigenständige Beförderung, sondern als Teil des Entladens vom Schiff, sodaß er die Seestrecke als Schadensort ansah und Seerecht anwendete. Es ist leider aus den Urteilen nicht ersichtlich, wie sich der Umschlag im einzelnen vollzogen hat. Der BGH hat jedenfalls die Frage, ob besondere Umstände den Umschlag zu einer eigenständigen Teilstrecke machen konnten und welche dies überhaupt sein können, unentschieden gelassen. Er stellte lediglich fest, daß solche »besonderen Umstände« im vorliegenden Fall nicht gegeben seien. Vielmehr sei die Umschlagphase dem Seetransport zuzurechnen, weil dies traditionell so gesehen werde und der Verfrachter nach Seefrachtrecht die Ablieferung schulde, die erst mit der Begründung des Besitzes des legitimierten Empfängers beendet sei. Rechne man den Umschlag nicht dem Seetransport zu, so führe dies im übrigen »zu einer weitgehenden Ausschaltung der haftungsrechtlichen Vorschriften des Seehandelsrechts«.

14 TranspR 2004, 402.

15 Was *Hartenstein* noch weitergehend, zu Unrecht, schon gegenüber dem geltenden Recht annimmt.

16 RegBegr. BT-Drucks. 13/8445, S. 101 f.

16a TranspR 1991, 461.

17 *Ramming*, TranspR 2004, 56 lehnt allerdings schon diese Aufgliederung ab und ordnet die gesamte Umschlagstätigkeit außerhalb des Frachtrechts als Werkvertrag ein.

18 BGH NJW-RR 1995, 415.

19 TranspR 2005, 203, 204.

20 OLG Hamburg, TranspR 2004, 402; *Koller* Rn. 14, 15; der BGH hat diese Frage offen gelassen.

21 Das halten *Fremuth/Thume* § 452 a Rn. 22 für entscheidend; auch *Herber*, TranspR 2005, 59, 60.

22 Denen bei den Hamburger Kaianstalten die Haftung nach §§ 425 ff. HGB zu Grunde gelegt wird.

23 TranspR 2006, 35.

24 TransR 2003, 253.

Anders lag es möglicherweise im zweiten Fall, der in erster Instanz vom OLG Hamburg²⁵ entschieden wurde und noch beim BGH anhängig ist. Hier wurde eine Maschine beim Transport über See und Land von Bremen nach Inland USA beim Umladen in Portsmouth/USA mit einem sog. Mafi-Trailer beschädigt. Das OLG nahm eine eigenständige Landbeförderung an, auf die es nach § 452 a deutsches allgemeines Frachtrecht anwendete, einschließlich der Formvorschrift des § 449 Abs. 2 Satz 2 HGB. Die Entscheidung stieß auf Kritik²⁶, die sich auch nicht zuletzt auf das Argument stützt, der normale, traditionell als unimodaler Transport angesehene Seetransport verliere bei solcher Einordnung an Bedeutung²⁷.

Nun mag man streiten, ob der Mafi-Trailer – eine Art Untersatz mit Rollen – wirklich ein besonders Gerät ist und ob er vielleicht gar zur Ladung gehört. Doch kann man sich unschwer eine etwas stabilere Umschlageneinrichtung vorstellen, etwa einen Kran, eine Hafeneisenbahn oder eine Containerbrücke. Deshalb ist zu hoffen, daß der BGH die Frage nach den »besonderen Umständen« nun wohl einer Klärung zumindest etwas näher bringt. Wichtig scheint mir jedenfalls, daß seine Hilfsbegründung im Falle des OLG Celle – daß nämlich der Seebeförderer die Ablieferung schulde – nicht überzeugend sein dürfte. Jeder Frachtführer schuldet die Ablieferung, auch der Multimodalfrachtführer. Die Reichweite des Vertrages schließt nicht aus, daß dessen Durchführung mit verschiedenen Beförderungsmitteln geschieht und geschuldet wird. Wenn zwischen Übernahme und Ablieferung ein Wechsel des Beförderungsmittels stattfindet, ist nach neuem Recht eben kein reiner Seetransport mehr gegeben – auch traditionelle Anschauungen können sich durch das neue Gesetz ändern.

Was aber gilt, wenn der Umschlag wirklich kein besonderes Gewicht hat, wenn etwa das Gut vom Seeschiff mit dem Kran unmittelbar in den Leichter, den Bahnwagen oder den Lkw umgeladen oder jedenfalls zwischendurch nur kurz auf dem Kai abgestellt wird? Das OLG Hamburg²⁸ sagt, daß dann die Phase des Entladens der vorangegangenen und die Phase des Beladens der nachfolgenden Beförderung zuzurechnen sei. *Koller*²⁹ sieht dies auch für eine kurze Zwischenlagerung ebenso, will diese allerdings im Zweifel der nachfolgenden Beförderung zurechnen³⁰.

Wo aber soll bei dieser Betrachtung die Grenze zwischen der Zurechnung zu den beiden angrenzenden Beförderungen sein? Sollte es wirklich darauf ankommen, ob bei den betroffenen Teiltransportmitteln typischerweise, also insbesondere nach der dispositiven gesetzlichen Regelung des Teiltransportvertrages, der Frachtführer oder der Empfänger/Befrachter zu entladen oder zu laden hat? Auch der Hinweis des BGH, daß der Seefrachtvertrag erst erfüllt ist, wenn der Empfänger den Besitz erlangt hat, taugt nach meiner Auffassung hier nicht als Kriterium: Es findet keine Ablieferung an einen Ladungsbeteiligten statt, sondern die Umladung vollzieht sich in unseren Fällen innerhalb der Phase der ausschließlichen Obhut des Multimodalfrachtführers. Die Zuordnung der Umschlagsphase oder eines Teiles davon zu der einen oder anderen Beförderung wäre deshalb willkürlich³¹.

Der Multimodalfrachtführer sollte deshalb für Schäden während der Landphase jedes Transportabschnitts nach §§ 452, 427 ff. HGB haften, weil die Voraussetzungen der Ausnahme des § 452 a HGB nicht vorliegen. Dieses Ergebnis ist auch nicht unbillig, denn es gehört zu seinen Pflichten, an Stelle der nicht anwesenden Ladungsbeteiligten für die sichere

Umladung zu sorgen. Nur der reine Vorgang des Ladens und Entladens kann zum jeweiligen Teiltransportrecht gerechnet werden. Eine solche Abgrenzung wird ja auch beim Seefrachtvertrag selbst schon immer vorgenommen, auch solange er unzweifelhaft als reiner Seefrachtvertrag galt: Wenn es um die Frage der Abgrenzung der sog. Landschäden (§ 663 Abs. 2 Nr. 2 HGB) von den Schäden während der eigentlichen Seebeförderung geht, werden »Einladung« und »Ausladung« als entscheidendes Kriterium für die Freizeichnungsmöglichkeit dahin definiert, daß es auf das Ansetzen des Ladeschirres des Schiffes (»from tackle-to-tackle« nach den Hager Regeln) ankommt – eine heute zwar technisch veraltete, aber jedenfalls enge Umschreibung der Beförderung. Alles, was zwischen den beiden Beförderungen in diesem engen Sinne liegt, ist dann nicht willkürlich der einen oder anderen Teilstrecke zuzurechnen, sondern bleibt als eine sonstige beförderungsnahe Tätigkeit allein im Pflichtenkreis des Multimodalfrachtführers, auf die § 452 a HGB keine Anwendung findet.

Damit ist nicht entschieden, wie es sich am Anfang und Ende des Multimodaltransportes verhält. Hier dürfte § 452 HGB nur, aber auch immer dann, wenn der Umschlag eine eigenständige Beförderungsleistung zum Gegenstand hat, zur Annahme eines Multimodalvertrages zwingen – gleichgültig, ob man diese Entscheidung des Gesetzgebers für angemessen hält oder nicht.

Zu 3: Vorrang internationaler Übereinkommen

Die Regelung der §§ 452 ff. HGB enthält eine eigenständige deutsche Lösung, die erforderlich wurde, weil zwar alle internationalen Versuche zu einer sachgerechten einheitlichen Regelung vorerst gescheitert sind, weil in Zukunft jedoch eine solche Regelung immer noch möglich und erstrebenswert erscheint und weil einige Übereinkommen zumindest Teilaspekte des Multimodaltransportes berühren. Deshalb mußte das Gesetz besonders darauf achten, bestehende abweichende internationale Regelungen nicht zu verletzen. Der Gesetzgeber hat auf diese Kollisionsmöglichkeit in mehreren Vorschriften hingewiesen, um zu vermeiden, daß das deutsche Recht im Verhältnis zu verpflichtenden Übereinkommen als vorrangige *lex posterior* angesehen werden könnte, und um die Beteiligten nicht der Gefahr auszusetzen, die Unvereinbarkeit der deutschen Regelung mit internationalen Verpflichtungen zu übersehen. Dabei ist allerdings infolge der knappen Formulierung und der recht juristisch-systematischen Denkweise vielleicht keine überzeugende Verständlichkeit erreicht worden.

25 TranspR 2004, 402.

26 *Bartels*, TranspR 2005, 203; *Drews*, TranspR 204, 450; zustimmend dagegen *Herber*, TranspR 2004, 404.

27 Dazu ist anzumerken ist, daß der Hauptvorzug des Seerechts in diesen Fällen vom Frachtführer darin gesehen wird, daß nach deutscher Auffassung – anders als in vielen anderen Ländern – die Haftung für die Umschlagsphase, soweit sie dem Seerecht unterfällt, auch bei Ausstellung eines Konnossements dispositiv ist und daher stets formularmäßig abbedungen wird.; dazu etwa OLG Hamburg, TranspR 1997, 109, 111.

28 TranspR 2004, 402.

29 § 452 Rn. 16.

30 Ebenso *Mast*, (Fn. 3), S. 112.

31 Dies zeigt gerade der vom BGH entschiedene Fall, in welchem man die Zeit des Verbleibs im Hafen durchaus auch der nächsten Teilstrecke hätte zurechnen können, wie es *Koller* in der Tat als Regel vorschlägt.

Das Gesetz behandelt die Berücksichtigung internationaler Übereinkommen an drei Stellen, zweimal ausdrücklich und einmal stillschweigend. An allen Stellen handelt es sich um verschiedene Arten von Übereinkommen.

a) Zunächst statuiert § 452 Satz 1 a.E. den Vorrang internationaler Übereinkommen vor dem dort niedergelegten Grundsatz der Einheitshaftung beim Multimodalvertrag. Übereinkommen dieser Art können nur solche sein, die den Multimodalvertrag als Ganzes oder bestimmte Aspekte des Multimodalvertrages als solchen regeln. Ein Gesamtübereinkommen gibt es zwar – das UN-Übereinkommen von 1980 –, es ist jedoch nicht in Kraft und wird kaum noch in Kraft treten. Internationales Straßenrecht und internationales Eisenbahnrecht regeln aber einen Sonderfall, den sog. Ro/Ro- und den Huckepack-Verkehr; nach Artikel 2 CMR unterliegt eine (multimodale) internationale Beförderung auf der Straße, bei welcher der Lkw auf einer Teilstrecke auf einem Schiff oder einer Eisenbahn befördert wird, insgesamt der CMR; ähnliches gilt bei Beförderung von Eisenbahnwagen auf Schiffen nach Artikel 2 CIM.

Abgesehen von diesen beiden Sonderfällen der Beförderung enthalten internationales Eisenbahn- und Luftrecht lediglich Einzelregelungen, die nach ausdrücklicher Anordnung der Übereinkommen auch auf Teilstrecken einer Multimodalbeförderung angewendet werden müssen.

Nach Artikel 1 § 3 COTIF-CIM ist auch bei einheitlichem Vertrag auf eine an eine internationale Eisenbahnbeförderung anschließende rein innerstaatliche Beförderung auf Straße oder Binnengewässern insgesamt die CIM anzuwenden. Nach Artikel 1 § 4 COTIF-CIM werden Multimodalverträge, bei denen die internationale Beförderung neben einer Eisenbahnstrecke auch eine Seestrecke oder eine internationale Binnenschiffstrecke umfaßt, einheitlich nach Eisenbahnrecht beurteilt, wenn die Schiffstrecke in die Streckenliste der Bahn eingetragen ist.

Artikel 31 des Warschauer Abkommens und Artikel 38 § 1 des Montrealer Übereinkommens schreiben vor, daß eine dem Übereinkommen unterliegende Teilstrecke im Luftverkehr auch dann zwingend dem Übereinkommen unterfällt, wenn sie Bestandteil eines multimodalen Transportvertrages ist. Artikel 18 § 4 Satz 2 des Montrealer Übereinkommens enthält darüber hinaus die Vermutung, daß bei Anschlußbeförderungen mit anderen Beförderungsmitteln, die (nur) dem Zweck der Verladung, der Ablieferung oder der Umladung dienen, der Schaden auf der Luftstrecke eingetreten ist. Das internationale Luftrecht schreibt also zwingend die Anwendung des Network-Systems vor, sodaß bei einem Multimodaltransport unter Einschluß einer internationalen Luftstrecke – entgegen dem Prinzip der Einheitshaftung nach § 452 HGB – stets der Rückgriff auf das Luftrecht zulässig ist.

b) Die Anwendung eines internationalen Übereinkommens kann sich ferner – ohne daß dies im Gesetz ausdrücklich gesagt ist – aus der Verweisung auf die den hypothetischen Teilstreckenvertrag regierenden Rechtsvorschriften in § 452 a Satz 1 HGB ergeben. Ist diese Beurteilung – wie regelmäßig – nach deutschem Recht vorzunehmen, so schließt

sie internationale Übereinkommen ein, die nach deutschem Recht für den unimodalen Teilstreckenvertrag auf dieser Strecke gelten würden. Dies sind alle transportrechtlichen Übereinkommen wie CMR, Warschauer und Montrealer Abkommen, COTIF-CIM, Budapester Übereinkommen. Dabei ist zunächst unerheblich, ob sie zwingend gelten oder dispositiv; ob und wie weit sie vertraglich abbedungen werden können, ist eine Frage, die dem Übereinkommen selbst entnommen werden muß (§ 452 d Abs. 1 Satz 2).

c) Zu besonderen Zweifeln gibt jedoch der dritte Fall der Beachtlichkeit internationaler Übereinkommen Anlaß, § 452 d Abs. 3. Dort ist gesagt, daß die Möglichkeit, für die Teilstrecke abweichende Abreden zu treffen, insbesondere bei Vereinbarung einheitlicher Haftung ohne Rücksicht auf den Schadensort, ihre Grenze jedenfalls in für Deutschland verbindlichen internationalen Übereinkommen findet. Diese Übereinkommen sind nicht mit den über § 452 a anzuwendenden Übereinkommen für unimodale Strecken identisch und zu verwechseln. Vielmehr ist – da es ja allein um die Wahrung der völkerrechtlichen Pflichten der Bundesrepublik geht – Voraussetzung für die Blockade, daß ein völkerrechtlich zwingend auch auf eine Teilstrecke eines Multimodalvertrages anwendbares Übereinkommen die Abrede verbietet. Solche Übereinkommen sind selten; gegenwärtig praktische Beispiele sind die oben genannten Übereinkommen des Eisenbahn- und Luftrechts, die ausdrücklich Geltung für Eisenbahn- oder Luftstrecken auch dann beanspruchen, wenn sie Teil eines Multimodaltransportes sind. Für die anderen in Betracht kommenden Übereinkommen – CMR, CIM, Haager Regeln, Budapester Übereinkommen – hat sich die nach meiner Auffassung zutreffende Meinung herausgebildet, daß sie originär – mit den oben erwähnten Ausnahmen von Teilregelungen – nur für unimodale Transporte gelten³².

*Koller*³³ gebührt das Verdienst, den Unterschied aus Anlaß einer Besprechung der »Quantum«-Entscheidung des Londoner Court of Appeal³⁴ besonders klar herausgearbeitet zu haben: § 452 a HGB verweist auch auf solche Übereinkommen, welche aus sich heraus nicht notwendig auch für die Teilstrecke eines Multimodalvertrages, sondern nur für unimodale Transporte Anwendung verlangen. Sie werden dann kraft deutschen Rechts, welches in diesem Zusammenhang eben nur auf das Teilstreckenrecht abhebt, hypothetisch angewendet. Dies vielleicht sogar – wenn das Übereinkommen dies vorsieht – zwingend (§ 452 d Abs. 1). Sie stehen aber einer Vereinbarung nach § 452 d Abs. 2, die zur Förderung der Einheitslösung durch die Parteien weiter geht, nicht entgegen.

32 Eingehend dazu *Ramming*, TranspR 1999, 325 ff., 333; *Rogert* (Fn. 3), S. 78 ff., 117; *Mast* (Fn. 3), S. 171 ff.; *Koller*, TranspR 2003, 45 (für die CMR).

33 TranspR 2003, 45.

34 Der Court of Appeal, mit dem sich *Koller* a. a. O. kritisch auseinandergesetzt hat, hat die CMR auf eine Teilstrecke eines Multimodalvertrages angewendet – mit der Folge, daß er den Ort der Übernahme des Gutes auf den Lkw im Zuge des Gesamttransports als Gerichtsstand nach Artikel 31 CMR angesehen hat; das OLG Köln (TranspR 2004, 359) ist dieser Meinung mit Recht nicht gefolgt.