

Vorschläge der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts zur Haftung für Güterschäden*

Richter am Oberlandesgericht a.D. Dr. Fritz Frantziach, Hamburg

A. Einleitung

Nachdem Herr *Herber* in seinem einführenden Referat¹ die Grundzüge der Vorschläge der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts umfassend vorgestellt und Herr *Rabe* Sie grundlegend über das neue Zeitcharterrecht unterrichtet hat,² ist es jetzt an mir, Sie über die Vorschläge zur Haftung für Güterschäden zu informieren.

In den Beratungen zu diesem Teilabschnitt ging es einerseits darum, ob und in welchem Umfang Regelungen aus dem Landfrachtrecht übernommen werden sollten und konnten und andererseits wurde darauf geachtet, keinen deutschen Alleingang zu unternehmen, sondern in die Überlegungen wurde einbezogen, wie entsprechende gesetzliche Bestimmungen in den maßgeblich am Seehandelsrecht beteiligten Staaten lauten. Eine Gegenüberstellung der Vorschriften aus dem Landfrachtrecht mit denen aus dem Seefrachtrecht zur Haftung für Güterschäden und umgekehrt, zeigte alsbald,

dass die Besonderheiten des Seeverkehrs eigenständige Regelungen erforderten, was nicht ausschloss, dort, wo es angezeigt war, Bestimmungen aus dem Landfrachtrecht zu übernehmen. Einer der Kernpunkte unserer Vorschläge ist, dass es bei der Haftung des Verfrachters für vermutetes Verschulden bleibt. Wir halten an den Grundsätzen der Haag-Visby-Regeln fest. Im Gegensatz zu § 662 HGB ist aber keine zwingende Mindesthaftung vorgesehen. Wohl ist auch nach unseren Vorschlägen die Haftung des Verfrachters »AGB-fest«, d.h. sie kann nicht durch Allgemeine Geschäftsbedingungen abbedungen werden, aber dies ist durch individuelle Vereinbarungen möglich.

* Vortrag, gehalten auf dem Symposium der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht in Leipzig am 6. November 2009 (vgl. *TranspR* 2009, 342). Der Vortragsstil ist im Wesentlichen beibehalten worden.

1 *TranspR* 2009, 445 ff.

2 In diesem Heft, Seite 1.

Bei der Darstellung der Vorschriften über die Haftung des Verfrachters für Güterschäden werden ich auch Fälle aus der Praxis bringen, um (auch) aufzuzeigen, warum eine Änderung der bisherigen Vorschriften erfolgen sollte.

Über den Zeitpunkt, jetzt vorzuschlagen, das Seerecht zu reformieren und das Verhältnis zu den Rotterdam Regeln hat Herr *Herber*³ das Erforderliche gesagt, darauf darf ich verweisen.

B. Geltendes Recht

Für ein besseres Verständnis der neuen – vorgeschlagenen – Regelungen ist es angezeigt, zunächst die geltenden Bestimmungen im deutschen Seefrachtrecht kurz zu schildern.

Die Haftung für Verlust oder Beschädigung von Gütern während der Seereise ist in erster Linie in den §§ 606 bis 613 HGB geregelt. Nach § 606 Satz 2 HGB haftet der Verfrachter für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entsteht, wobei er mit der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters zu verfahren hat. Es handelt sich um eine Haftung für vermutetes Verschulden, wobei der Verfrachter nur für das sog. kommerzielle Verschulden der Schiffsbesatzung und seiner Leute einzustehen hat.⁴ Daneben besteht eine Haftung des Verfrachters in den Fällen der anfänglichen See- und/oder Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes, § 559 HGB, auch dies eine Verschuldenshaftung. § 608 HGB listet in Absatz 1 unter den Nummern 1 bis 7 die Fälle auf, in denen der Verfrachter nicht für Schäden haftet. Alle Fälle betreffen Ereignisse, die mit dem Betrieb und den Gefahren der Seefahrt zusammenhängen. Aber entscheidender ist der in § 607 Absatz 2 HGB enthaltene Haftungsausschluss bei Schäden, die entstanden sind durch sog. nautisches Verschulden oder durch Feuer. Diese Haftungsfreistellung entspricht wohl den Haager Regeln von 1924, sie hat aber immer wieder Anlass zu Diskussionen in der Literatur und in der Rechtsprechung gegeben, ob ein derartiger Haftungsausschluss heute noch zeitgemäß ist.⁵

Die Höhe des zu leistenden Wertersatzes findet sich in §§ 658 – 660 HGB. Hier ist die Beschränkung der Haftung auf zwei Rechnungseinheiten Sonderziehungsrechte (SZR) je Kilogramm der verlorenen oder beschädigten Güter von Bedeutung. Weiter hat der Verfrachter nur Ersatz für den reinen Güterschaden zu leisten.

C. Vorschläge der Sachverständigengruppe

I. Grundsätzliches

Die Haftung für Güterschäden soll sich wie bisher an den Haager Regeln orientieren. Es wird jedoch vorgeschlagen, das für Deutschland noch gültige Abkommen von 1924 zu kündigen, um u.a. eine nicht mehr zeitgemäße Haftungsfreiheit des Verfrachters beseitigen zu können, nämlich für Schäden, die durch das sog. nautische Verschulden oder durch Feuer verursacht worden sind. Die Übernahme neuerer Abkommen wie die Haag-Visby-Regeln von 1968 wird nicht empfohlen. Die Rotterdam-Regeln von 2008 liegen jetzt zur Zeichnung auf, wobei aber durchaus ungewiss ist, wann sie in Kraft treten werden. Die Sachverständigengruppe schlägt indes vor, was sich von selbst versteht, bei der Ausgestaltung

der neuen seefrachtrechtlichen Bestimmungen die neueren Übereinkommen zu berücksichtigen.

II. Die Haftung des Verfrachters

Ausgangspunkt für eine Haftung des Verfrachters ist der Beförderungsvertrag und die Verpflichtung des Verfrachters hieraus.

1. Beförderungsverträge

Die Beförderungsverträge finden sich im zweiten Abschnitt des Entwurfs. Zunächst ist zu unterscheiden zwischen Güterbeförderungsverträgen (§§ 481–531⁶, erster Unterabschnitt) und Personenbeförderungsverträgen (§§ 532, 533, zweiter Unterabschnitt).

Bei Verträgen, die die Beförderung von Gütern zum Inhalt haben, ist zu trennen zwischen Stückgutfrachtverträgen (§§ 481–523, erster Titel) und Reisefrachtverträgen (§§ 524–533, zweiter Titel). Hier geht es zunächst um die Haftung des Verfrachters für Güterschäden, wenn ein Stückgutvertrag geschlossen worden war, anschließend gehe ich auf die Haftung für Güterschäden ein, wenn ein Reisefrachtvertrag vorliegt.

Andere Vertragstypen sind die Schiffsmiete und der Zeitchartervertrag. Über letzteren hat Rechtsanwalt *Dr. Dieter Rabe* Sie im vorangegangenen Referat,⁷ wie von ihm gewohnt, gehaltvoll und umfassend unterrichtet.

2. Der Seefrachtvertrag, § 481

Die grundlegende Verpflichtung des Verfrachters aus einem Stückgutfrachtvertrag enthält § 481 Absatz 1:

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

Die Formulierung orientiert sich am Landfrachtrecht und dort an § 407 HGB, was auch so gewollt ist. Das Transportmittel wird sehr allgemein als »Schiff« bezeichnet. Die Abgrenzung zur Beförderung auf Binnengewässern, was zur Anwendbarkeit von §§ 407ff. HGB führen würde, erfolgt durch die Worte »über See«. Liegt eine Beförderung über Binnen- und Seegewässer vor, so beantwortet sich die Frage, ob Landfrachtrecht oder Seefrachtrecht anzuwenden ist, nach § 450 HGB. In der Sachverständigengruppe wurde dabei kontrovers diskutiert, ob es nicht richtiger »zur See« heißen sollte, so wie in § 452 HGB und § 663b HGB. Eine neue Formulierung könnte den nicht gewollten Eindruck erwecken, es sei etwas anderes gemeint als die jetzige Regelung. Dem ist nicht so. Der neue Begriff wurde nur deshalb gewählt, weil er in der Praxis geläufiger ist.

Gravierender war in diesem Absatz aber die Frage, ob es Bestimmungshafen oder Bestimmungsort heißen müsse. Für Hafen spricht, dass damit klar und eindeutig zum Ausdruck kommt, dass es nur um eine Beförderung über See mit einem Schiff geht, in Abgrenzung zum Multimodaltransport. Eingewendet wurde dagegen, dass es auch durchaus Bestimmungsorte geben kann, die keine Häfen sind, wie z.B. eine Bohrplattform oder die Off Shore Windparks. Durch das Ein-

³ TranspR 2009, 446–448.

⁴ *Rabe*, Seehandelsrecht, 4. Auflage, § 606 Rn. 3.

⁵ *Rabe*, a. a. O., § 607 Rn. 2.

⁶ §§ ohne Angabe des Gesetzes sind solche des Kommissosentwurfs.

⁷ In diesem Heft, Seite 1.

fügen der Worte »über See« ist nun klar gestellt, dass Modalverträge nicht erfasst werden.

3. *Haftungsgrund, § 510*

Die grundlegende Haftungsregel findet sich in § 510:

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

Die Haftung soll weiterhin grundsätzlich an den international anerkannten Haftungsprinzipien ausgerichtet sein. Deshalb ist keine dem Landfrachtrecht entsprechende Bestimmung übernommen worden, nämlich die aus § 425 HGB, eine Haftung für bei größter Sorgfalt vermeidbare Güterschäden, mithin eine verschuldensunabhängige Haftung, wie § 426 HGB zu entnehmen ist. Es verbleibt vielmehr bei einer Verschuldenshaftung des Verfrachters. Von der Diktion her entspricht § 510 Satz 1 wohl zunächst § 425 Absatz 1 HGB, aber durch die Formulierung in § 510 Satz 2 wird klargestellt, dass es sich um eine Verschuldenshaftung handelt, heißt es doch dort:

»Dies gilt nicht, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnten.«

In § 510 Satz 1 taucht ein dem Seerechtler bisher nicht geläufiges Wort auf, nämlich die Lieferfristüberschreitung. Das geltende Seefrachtrecht kennt diesen Haftungsgrund nicht. Die Sachverständigengruppe hat sich (auch) mit dieser Frage eingehend befasst. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass anders als im Landfrachtrecht, genaue Lieferfristen praktisch nicht vereinbart werden. Wie auch? Es gibt so viele Gründe, dass sich ein Schiff verspäten kann, ohne dass der Verfrachter dies von vornherein kalkulieren kann. Weiter können die Fahrpläne der Linienreedereien nicht dazu herangezogen werden, um eine Lieferfrist als vereinbart anzusehen. Andererseits ging es bei den Beratungen der Sachverständigengruppe darum, immer, wenn möglich, einen Gleichklang mit dem Landfrachtrecht herzustellen. Deshalb ist in § 494 eine Bestimmung über die Lieferfrist aufgenommen worden:

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

Damit korrespondiert dann die Haftung für Verspätungsschäden in § 510.

Ein ganz wesentlicher Punkt der neuen Regelung ist, dass der Verfrachter sich nicht mehr dadurch von seiner Haftung befreien kann (oder zumindest wie bisher es versucht), dass er geltend macht, der Schaden sei durch ein Verhalten bei der Führung oder sonstigen Bedienung des Schiffes der Besatzung (sog. nautisches Verschulden) oder durch Feuer entstanden. Dieses Entfallen der Haftungsprivilegierung des Verfrachters setzt aber voraus, dass die Haager Regeln gekündigt werden, da das Bestandteil der Haager Regeln ist. Ein Anachronismus, der aus meiner persönlichen Sicht dringend beseitigt werden muss. Der 6. Zivilsenat des HansOLG, dessen Mitglied ich fast ein Vierteljahrhundert gewesen bin, hat das ausdrücklich in der Entscheidung MV »CITA« festgehalten.⁸ Dieses Schiff war auf Grund gelaufen, weil der wachhabende

Offizier auf der Bücke eingeschlafen war und eine notwendige Kursänderung deshalb nicht vorgenommen hatte. Dabei musste der Senat sich auch mit der Frage befassen, ob Schlafen, d.h. Nichtstun, überhaupt ein Verhalten im Sinne von § 607 Absatz 2 HGB ist, was zu bejahen ist.

Heuer hat das Thema »nautisches Verschulden« vor einiger Zeit in einem Beitrag für die Zeitschrift *Transportrecht*⁹ aufgegriffen und die unterschiedlichen Haftungsfolgen bei einem angetrunkenen Lkw-Fahrer und einem angetrunkenem Wachoffizier dargestellt. Abgekürzt geht der Fall so:

Nächtliches Gespräch in einer Hamburger Hafenkneipe:

Erster Seemann: Trinken wir noch einen?

Lkw-Fahrer: Ich weiß nicht, ich muss gleich noch teure Container fahren.

Zweiter Seemann: Na und? Wir auch.

Das Ende vom Lied:

Der angetrunkenen Lkw-Fahrer landet auf dem Weg nach Süden hinter den Elbbrücken mit seinem Lkw im Straßengraben, sein betrunkenen Kumpel von der christlichen Seefahrt versucht den Hamburger Hafen elbaufwärts zu verlassen und rammt dabei die Norderelbbrücken. Während der geschädigte Eigentümer der Schiffsladung allenfalls mit einer Bekundung des Bedauerns rechnen darf, hat der Landfrachtführer seinem Auftraggeber Ersatz in unbeschränkter Höhe einschließlich aller Sachfolgeschäden zu leisten. Soweit *Heuer*.

Ebenso ist festzuhalten, dass im Gegensatz zur Segelschiffszeit der Verfrachter auch für Schäden durch Feuer an Bord zu haften hat. Dass muss nicht weiter ausgeführt werden angesichts der geltenden umfangreichen Bestimmungen, feuerhemmende Maßnahmen ergreifen zu müssen und den heute überall vorhandenen Möglichkeiten, den Ausbruch eines Feuers zu verhindern, wobei ja auch die Schiffsbesatzungen entsprechend geschult und weiter gebildet werden, sowohl in Einrichtungen an Land als auch an Bord.

Die neue Haftungsregelung beseitigt ein weiteres aus meiner Sicht nicht gebotenes Haftungsprivileg des Verfrachters, nämlich die Möglichkeit, sich durch Konnossementsbedingungen von Landschäden freizeichnen zu können. Das sind solche Schäden, die vor dem Laden oder nach dem Löschen an dem Gut entstehen können, solange es sich in der Obhut des Verfrachters befindet. Ich erinnere aus meiner Zeit im 6. Zivilsenat den »sog. Rotweinfluss«. In einem Kühlcontainer war, weil dieser von innen mit rostfreiem Stahl ausgekleidet war, qualitativ hochwertiger Rotwein befördert worden, natürlich ohne jegliche Kühlung. Nach dem Löschen und vor der Ablieferung an den Empfänger wurde das Kühlaggregat des Kühlcontainers, der noch am Kai stand, von einem pflichtbewussten Kaiarbeiter angeschlossen, da er meinte das sei wesentlich unterlassen worden, immerhin habe es sich um einen Kühlcontainer gehandelt. Am nächsten Tag bestand der Inhalt des Containers aus Rotwein-Eis. Der 6. Zivilsenat des HansOLG sprach sich für eine volle Haftung des Verfrachters aus, wobei selbstverständlich das Schätzen eines guten Rotweins von Senatsmitgliedern bei der Entscheidungsfindung keine Rolle gespielt hat. Der I. Zivilsenat des BGH aber ent-

⁸ Urteil vom 18. 12. 2003 – 6 U 220/00 –, *TranspR* 2004, 127, 131. Der Bundesgerichtshof hat die von der Klägerin gegen dieses Urteil eingelegte Revision als unbegründet zurückgewiesen, Urteil vom 26. 10. 2006 – I ZR 20/04 –, *TranspR* 2007, 36ff.

⁹ *Heuer*, Nautisches Verschulden im Landfrachtrecht?, oder »Difficile est satiram non scribere«, *TranspR* 2004, Sonderbeilage zu Heft 3, Seite XVIIIff.

schied, dass sich der Verfrachter auf seine Landschadensklausel in den vereinbarten Konnossementsbedingungen berufen dürfe, und er damit von der Haftung befreit sei.

Die unterschiedliche Art der Ausgestaltung der Haftung des Verfrachters gegenüber der des Landfrachtführer macht es entbehrlich, eine dem § 425 Absatz 2 HGB entsprechende Bestimmung aufzunehmen. Dort ist geregelt, dass eine Schadensteilung oder ein Haftungsausschluss wegen eines Verhaltens des Absenders oder des Empfängers bei der Entstehung des Schadens in Betracht kommt oder ein besonderer Mangel des Gutes den Schaden hervorgerufen hat, also der Grundgedanke des § 254 BGB einschlägig ist. Da nun aber der Verfrachter für einfaches Verschulden haften soll, kommt § 254 BGB direkt zur Anwendung, so dass nach einhelliger Auffassung der Sachverständigengruppe – als Ergebnis einer durchaus kontroversen – Diskussion auf eine Vorschrift wie § 425 Absatz 2 HGB verzichtet werden kann.

4. Schadensersatz, §§ 513 – 516

Wie und in welchem Umfang Ersatz zu leisten ist, kann den §§ 513–516 entnommen werden. Es verbleibt zunächst bei dem bisher geltenden Grundsatz, dass für Verlust oder Beschädigung der Güter Wertersatz zu leisten ist. Das entspricht §§ 658, 659 HGB sowie für das Landfrachtrecht § 429 HGB. Es ist der Wert zu ersetzen, den das verlorene Gut bei fristgemäßer Ablieferung am vertraglich vereinbarten Bestimmungsort gehabt hätte, § 513 Absatz 1. Es gibt weiterhin nur Wertersatz. Der Ersatz von entgangenem Gewinn, der sich nicht im Marktpreis oder dem gemeinen Wert niederschlägt, sowie von sonstigen mit dem Verlust verbundenen Folgeschäden, ist ausgeschlossen. Dazu ist mir zum geltenden Recht in guter Erinnerung der »sog. Ingwerfall«, der vom 6. Zivilsenat des HansOLG zu entscheiden gewesen ist. Eine große Deutsche Reederei hatte mit einem ihrer zahlreichen Schiffe einen Container mit Ingwer aus Asien nach Deutschland befördert. Bei der Ankunft in Hamburg wurde festgestellt, dass der Ingwer Schaden genommen hatte. Nach vielem hin und her wurde der Verfrachter verurteilt, Wertersatz für den verdorbenen Ingwer zu leisten. Der Befrachter machte daneben vergeblich (bis zum Bundesgerichtshof) weitere ganz erhebliche Vermögensschäden geltend, die über den Sachwert weit hinausgingen und die darauf beruhen sollten, dass es ihm, dem Befrachter, wegen des nicht mehr zu verwendenden Ingwers unmöglich geworden sei, über diese Probelieferung sich einen neuen Kundenstamm in Europa aufzubauen.

Im Gegensatz zum Landfrachtrecht wird nicht auf den Versandwert abgestellt, das ist der Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung, sondern es ist der Wert bei fristgemäßer Ablieferung am vertraglich vereinbarten Bestimmungsort zugrunde zu legen, § 513 Absatz 1. Insoweit wird nicht § 429 Absatz 1 HGB gefolgt, sondern dem jetzigen § 658 HGB. Große Unterschiede dürften sich nicht ergeben. Im Landfrachtrecht, Wert am Ort und zur Zeit der Übernahme, können nach § 432 HGB hinzugerechnet werden die Fracht, öffentliche Abgaben und sonstige Kosten aus Anlass der Beförderung. Im Seefrachtrecht, Wert am Bestimmungsort, ist vom Wert abzuziehen, was infolge des Verlustes oder der Beschädigung an Zöllen und sonstigen Kosten sowie an Fracht erspart ist, so §§ 658, 659 HGB, was gleichlautend in § 513 Absatz 4 übernommen worden ist.

Ist das Gut beschädigt worden, so ist der Wertersatz gem. § 513 Absatz 2 zu ermitteln. Zu ersetzen ist die Differenz zwischen dem Ablieferungswert des beschädigten Gutes und

dem Ablieferungswert des unbeschädigten Gutes, so schon § 659 HGB und insbesondere § 429 Absatz 2 HGB für das Landfrachtrecht. Wonach sich der Wert bestimmt, sagt § 513 Absatz 3, der mit § 429 Absatz 3 HGB übereinstimmt. Der Wert bestimmt sich in erster Linie nach dem Marktpreis, sonst nach dem gemeinen Wert. Das klingt auf dem Papier einleuchtend und klar, macht in der Praxis aber durchaus Schwierigkeiten. Ich komme zurück auf den vorhin erwähnten Ingwerfall. Da sich der Prozess aus vielerlei Gründen verzögert hatte, bis er in die Berufungsinstanz kam, musste der Senat nun ermitteln, wie hoch der Marktpreis für Ingwer ca. acht Jahre früher gewesen war. Da es keine Aufzeichnungen für diesen Markt gab, von elektronischen Daten ganz zu schweigen, fanden wir erst nach langer Suche einen Sachverständigen, der sich auf dem Gebiet des Ingwerhandels auskannte, dem aber kaum Quellen für sein Gutachten zur Verfügung standen und der deshalb auch lange schwankte, ob er den Gutachtenauftrag annehmen sollte.

Neben dem Wertersatz können zusätzlich die Kosten der Schadensfeststellung ersetzt verlangt werden, § 514. Hier wird die begrüßenswerte Vorschrift des § 430 HGB aus dem Landfrachtrecht übernommen. Es handelt sich um Aufwendungen, die der infolge des Substanzschadens am Gut erlittenen Vermögenseinbuße nahestehen. In der Sache selbst ist wohl mit *Koller*¹⁰ von einem Folgeschaden auszugehen, der ausnahmsweise für ersatzfähig erklärt wird. § 613 HGB ist an dieser Stelle missverständlich, wird doch dort von den Kosten der Besichtigung gesprochen, die bei Verlust oder Beschädigung des Gutes dem Verfrachter zur Last fallen. Diese Unklarheit wird durch die Formulierung in § 514 beseitigt.

Die Haftung des Verfrachters bei Verlust oder Beschädigung des Gutes ist auf einen **Höchstbetrag** von 875 Sonderziehungsrechten (SZR) für das Stück oder die Einheit oder aber auf 3 SZR für das Kilogramm des Rohgewichtes der verlorenen oder beschädigten Güter beschränkt (§ 515). Das liegt geringfügig über den jetzigen Höchstbeträgen von 666,67 SZR bzw. 2 SZR und entspricht den Werten in den Rotterdam Regeln, dort Artikel 59. Es war in der Sachverständigengruppe durchaus angedacht, ob die Regelung aus dem Landfrachtrecht übernommen werden sollte, nämlich 8,33 SZR, § 431 HGB. Dagegen sprach die sog. Containerklausel des § 660 Absatz 2 HGB, die in § 515 übernommen wird. Werden die Güter, die sich in einem Container befinden, im Konnossement oder im Seefrachtbrief im Einzelnen aufgeführt, so gilt für jedes Stück der Höchstbetrag von 875 SZR. Weiter musste vermieden werden, dass mit den 8,33 SZR ein nationaler Alleingang erfolgen würde. Schlussendlich hat sich die Sachverständigengruppe dafür ausgesprochen, die Haftungshöchstbeträge der Rotterdam Regeln zu übernehmen. Allerdings gibt es die Möglichkeit, eine abweichende Vereinbarung mit höheren Haftungsbeträgen zu schließen, dazu später mehr.

Es wird also dabei bleiben, dass bei einem Multimodaltransport weiterhin abgegrenzt werden muss, wann die Haftung nach Seefrachtrecht beginnt und endet (3 SZR) und wann die Bestimmungen des Landfrachtrechts greifen (8,33 SZR). Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die beiden »Mafi-Trailer«-Entscheidungen des I. Zivilsenats des Bundesgerichtshofes aus den Jahren 2005 und 2007¹¹ Sicherlich wissen

¹⁰ *Koller*, Transportrecht, 6. Auflage, § 430 Rn. 1.

¹¹ Urteil vom 3. 11. 2005 – I ZR 325/02 – TranspR 2006, 35ff.; Urteil vom 18. 10. 2007 – I ZR 138/04 – TranspR 2007, 472ff.

Sie fasst Alle hier im Saal, was ein Mafi-Trailer ist. Für die wenigen Ahnungslosen kommt hier eine kurze Erklärung. Der Begriff Mafi stammt nicht aus dem Italienischen, sondern setzt sich aus den Anfangsbuchstaben des Vor- und Nachnamens eines deutschen Firmeninhabers zusammen, dessen Unternehmen mit Sitz in Tauberbischofsheim, diese Geräte herstellt und vertreibt. Es handelt sich in der Hauptsache um Anhänger mit mindestens sechs Achsen, sehr kleinen breiten Reifen und einer sehr beweglichen Lenkung. Sie werden vornehmlich beim Umschlag von Ladung im Hafen eingesetzt, insbesondere beim Laden und Löschen von RoRo-Schiffen. Dabei ist es durchaus üblich, die Colli im Abgangshafen auf solchen Trailern zu verladen, sie aufs Schiff zu ziehen und entsprechend dann im Löschhafen von Bord zu ziehen. In der Entscheidung des BGH vom 18. 10. 2007 (ergangen auf ein Berufungsurteil des 6. Zivilsenats des HansOLG¹²) war es eine Druckmaschine, die auf einem Mafi-Trailer stand, der im Löschhafen aus dem Schiff herausgezogen wurde. Bei der Fahrt zum nahen Schuppen, wo auf einen Lkw verladen werden sollte, kippte der Trailer in einer Kurve um, die Druckmaschine stürzte herunter und wurde erheblich beschädigt. Nach dem BGH war der Verladevorgang nicht mehr der Seestrecke sondern der sich anschließenden Landstrecke zuzuordnen. Wohl endet nach dem BGH die Seestrecke nicht mit dem Ausladen aus dem Seeschiff (was sich nach meiner Meinung eigentlich anbietet), aber die Grenze ist nach dem BGH dort zu ziehen, wo die Verladung auf das nächste Transportmittel beginnt, so lag es hier.

Der Haftungshöchstbetrag bei einer Lieferfristüberschreitung beträgt das Dreifache der Fracht, § 515 Absatz 3. Die Sachverständigengruppe war sich von Anfang darin einig, dass eine Begrenzung bei solchen Ansprüchen unabdingbar ist, um ausufernden Ansprüchen begegnen zu können. Die Frage war nur, in welcher Weise das erfolgen sollte. Die Sachverständigengruppe hat sich für das Modell des § 431 Absatz 3 HGB entschieden. Erörtert worden ist auch, ob man die Regelung aus dem Montrealer Übereinkommen übernehmen solle. Dort wird als Bezugsgröße auf das Gewicht des befördernden Gutes abgestellt. Im Hinblick auf den angestrebten Gleichlauf von Landfrachtrecht und Seefrachtrecht hat man sich für § 431 Absatz 3 HGB entschieden.

5. Entlastung, §§ 510 Satz 2, 511

Der Verfrachter hat zunächst die Möglichkeit darzulegen, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Lieferfristüberschreitung auf Umständen beruhen, die nicht durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters abgewendet werden konnten, § 510 Satz 2. Das entspricht § 606 Satz 2 HGB und damit gelten auch die hierzu entwickelten Maßstäbe. Mit Rücksicht auf die übernommene Obhut ist ein strenger Maßstab anzulegen, insbesondere kann sich der Verfrachter nicht auf laxen Seemannsbrauch und eingerissene Missbräuche berufen. Der Verfrachter muss die Umstände darlegen und beweisen, die zum Verlust oder zur Beschädigung des Gutes geführt haben. Es genügt nicht, dass der Verfrachter mehrere mögliche Schadensursachen ausschließt, solange noch andere Ursachen denkbar sind. Neben der allgemeinen Entlastungsmöglichkeit des Verfrachters gemäß § 510 Satz 2 enthält § 511 weitere Haftungsausschlussgründe. Beispielhaft werden in Absatz 1 vier Fälle aufgeführt, die aus § 608 Absatz 1 HGB und aus § 427 Absatz 1 HGB übernommen worden sind:

1. Ungenügende Verpackung durch den Befrachter
2. Natürliche Art oder Beschaffenheit des Gutes

3. Ungenügende Kennzeichnung der Frachtstücke durch den Befrachter oder den Ablader und
4. lebende Tiere.

Sehr erfreulich ist aus meiner Sicht, dass der Haftungsausschluss des § 608 Absatz 1 Nummer 1 HGB in Wegfall gerät, der besagt, dass der Verfrachter nicht für Schäden haftet, die durch die Gefahren der See verursacht worden sind. Denn derartige (unvermeidbare) Gefahren gibt es meiner Sicht heute nicht mehr, angesichts des weltweit hohen Standards im Schiffbau, der Tätigkeit der Klassifikationsgesellschaften, der Ausrüstung der Schiffe mit Informations- und Kommunikationsmöglichkeiten aller Art, um die Wetterlage und die Sicherheit der einzuschlagenden Schiffsroute so rechtzeitig beurteilen zu können, um die geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um Gefahr von Schiff und Ladung abzuwenden. Der Hinweis auf § 608 Absatz 1 Nummer 1 HGB erfolgte in Rechtsstreitigkeiten stets dann, wenn keine besseren Verteidigungsmöglichkeiten zur Verfügung standen. In meiner langjährigen Tätigkeit als Richter des 6. Zivilsenats des HansOLG ist mir kein Fall erinnerlich, in dem der Senat diesen Haftungsausschluss für durchgreifend erklärt hat. Der klassische Fall war, dass die Ladung bei einer Windstärke von 8–9 Beaufort in der Biskaya verrutschte. Grund war nicht das Wetter sondern eine ungenügende Sicherung der Ladung durch das Schiff. Der krasseste Fall, in dem, natürlich vergeblich, § 608 Absatz 1 Nummer 1 HGB geltend gemacht worden ist, war das Verrutschen von unsachgemäß gestauten Kunststoffrohren für eine Wasserleitung. Das brachte selbst den sonst an jeden Vortrag gewöhnten damaligen Vorsitzenden des Senates aus der Fassung und veranlasste ihn zu folgender Frage an den Beklagtenvertreter: »Das meinen Sie doch nicht ernsthaft oder?«.

Um einem möglichen Aufschrei der Seerechtsanwälte zu begegnen, die meinen, auf diesen Haftungsausschluss nicht verzichten zu können, erlaube ich mir folgenden Hinweis: dem Verfrachter bleibt doch das Berufen auf § 510 Satz 2, wenn er der Auffassung ist, dass der Verlust oder die Beschädigung der Güter auf nicht beherrschbare Gefahren der See zurückzuführen sei. Nicht übernommen worden ist aus § 427 Absatz 1 Nummer 1 HGB der Haftungsausschluss bei vereinbarter Verladung auf Deck. Ist die Decksverladung erlaubt, gilt die allgemeine Haftung des Verfrachters nach § 510. Über die Haftung bei einer unerlaubten Decksverladung verhält sich § 518 Nummer 2.

Absatz 2 von § 511 entspricht wörtlich § 608 Absatz 2 HGB und § 427 Absatz 2 HGB: Ist ein solcher Schaden, wie aus den in Absatz 1 genannten Gefahren eingetreten, so wird vermutet, dass er daraus entstanden ist. Wäre eine Regelung wie in Absatz 2 nicht übernommen worden, hätte für den Verfrachter nur ein Anscheinsbeweis gestritten, was für die Beweislage des Verfrachters wesentlich ungünstiger ist, als die vorhandene und vorgesehene Regelung, die eine gesetzliche Vermutung darstellt, für die § 292 ZPO gilt. Es handelt sich um eine Tatsachenvermutung.

§ 511 Absatz 3 übernimmt § 427 Absatz 4 HGB: Hat der Verfrachter die Verpflichtung übernommen, das Gut besonders zu schützen, kann er sich auf § 511 Absatz 1 Nummer 3 nur berufen, wenn er die versprochenen Arten der Schutzvorkehrung auch tatsächlich getroffen hat, so z.B. das Kühlen der Güter auf eine bestimmte Temperatur und zudem

die Überwachung sicherstellt, dass diese Temperatur während der Reise auch eingehalten worden ist. Absatz 4 enthält eine Absatz 3 entsprechende Regelung für die Beförderung lebender Tiere.

6. Die Zurechnung des Verhaltens Dritter, § 512

Diese Regelung übernimmt die Gedanken aus § 607 Absatz 1 HGB und § 428 HGB. Dem Verfrachter wird das Verhalten seiner Leute sowie der Schiffsbesatzung zugerechnet. Dabei verbleibt es bei der Regelung in § 607 Absatz 1 HGB, abweichend von § 428 HGB. Es kommt nicht darauf an, ob diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtung gehandelt haben. Weiter muss der Verfrachter nach § 512 Satz 2 für das Verschulden nicht betriebszugehöriger Personen einstehen, wenn er sich ihrer zur Ausübung der Beförderung bedient.

7. Das qualifizierte Verschulden, § 518

Die dargestellten Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen gelten nicht, 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 wird. Solche Regelungen finden sich im geltenden Recht in § 660 Absatz 3 HGB und in § 435 HGB. Hinzuweisen ist auf das Wort »Verfrachter«. Es verbleibt bei der Regelung des § 660 Absatz 3 HGB. Es muss sich ausschließlich um ein persönliches Verschulden des Verfrachters handeln. Der Wegfall der Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen greift nicht, wenn ein qualifiziertes Verschulden der Leute des Verfrachters vorliegt, so wie es abweichend § 435 HGB für das Landfrachtrecht statuiert. Andererseits ist der Wegfall der Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen nunmehr umfassend und nicht mehr auf einzelne Tatbestände beschränkt, wie es § 660 Absatz 3 HGB vorsieht. Zum geltenden Recht hat der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs in seiner Entscheidung vom 18. Juni 2009¹³ ausgesprochen, dass die Haftungsbeschränkungen nach §§ 658, 659, 660 Absatz 1 HGB nur bei einem eigenen qualifizierten Verschulden des Verfrachters entfallen. Die Vorschrift des § 607 Absatz 1 HGB, die auch die Leute des Verfrachters einbezieht, findet im Rahmen von § 660 Absatz 3 HGB keine Anwendung (vgl. zur Problematik auch BGH, Urteil vom 29. Juli 2009, I ZR 212/06¹⁴).

Die Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen entfallen auch bei einer Decksverladung, der der Befrachter oder der Ablader nicht zugestimmt hat. Nun genügt es aber nicht, dass bei einem Schaden an einem Gut, das an Deck verladen worden ist, der Befrachter schlicht sagt, unerlaubte Decksverladung, um eine Haftung des Verfrachters zu erreichen. Der Verfrachter hat nämlich die Möglichkeit, zu beweisen, dass der Schaden nicht auf der Decksverladung beruht.

8. Außervertragliche Ansprüche, § 517

Absatz 1 bestimmt, dass in diesem Unterabschnitt und im Seefrachtvertrag vorgesehene Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen auch für außervertragliche Ansprüche des Befrachters oder des Empfängers gegen den Verfrachter gelten, soweit es sich um den Verlust oder eine Beschädigung des Gutes oder eine Lieferfristüberschreitung handelt. Das entspricht § 434 Absatz 1 HGB. Das gesetzliche und das vertragliche Haftungssystem werden so gegen eine Abwertung durch außervertragliche Ansprüche abgesichert.

Absatz 2 gibt dem Verfrachter diese Einwendungen auch gegenüber außervertraglichen Ansprüchen Dritter, namentlich des Eigentümers des Gutes, schränkt das aber in zwei Fällen ein: 1. der Verfrachter hat diese Einwendungsmöglichkeit nicht, wenn der Dritte der Beförderung nicht zugestimmt hatte, und der Verfrachter dies wusste oder hätte wissen müssen und 2. wenn das Gut vor der Übernahme zur Beförderung dem Dritten abhanden gekommen war.

9. Verjährung, §§ 588–593

Die Vorschriften über die Verjährung sind im 6. Abschnitt zusammengefasst, §§ 588 – 593. Bislang waren sie im 5. Buch des HGB etwas verstreut untergebracht, so in § 612 HGB und in §§ 901 ff. HGB. Die Verjährungsfrist für Ansprüche aus einem Güterbeförderungsvertrag beträgt nach § 588 Nr. 1 ein Jahr. Das entspricht § 439 Absatz 1 Satz 1 HGB. Nicht übernommen worden ist die Regelung aus § 439 Absatz 1 Satz 2 HGB, die bestimmt, dass bei Vorsatz oder einem dem Vorsatz nach § 445 HGB gleichstehenden Verschulden die Verjährungsfrist drei Jahre beträgt. Diese Frist von drei Jahren kann auch nicht über eine andere Gesetzesfolge, nämlich §§ 195, 199 Absatz 1 BGB erreicht werden, denn § 518 bestimmt ausdrücklich, dass es nur um im dortigen Untertitel und im Seefrachtvertrag vorgesehene Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen geht.

Der Beginn der Verjährungsfrist für Ansprüche aus einem Stückgutfrachtvertrag ist der Ablauf des Tages, an dem das Gut abgeliefert wurde, § 590 Absatz 1 Nummer 1. Ist das Gut nicht abgeliefert worden, so beginnt die Verjährungsfrist mit Ablauf des Tages, an dem das Gut hätte abgeliefert werden müssen. Das entspricht § 439 Absatz 2, Satz 1 und 2 HGB. Den Beginn des Verjährungslaufes von Rückgriffsansprüchen regelt § 590 Absatz 2 Satz 3. Hier wird § 439 Absatz 2 Satz 3 HGB wörtlich übernommen. Abgestellt wird für den Verjährungsbeginn dieser Ansprüche grundsätzlich auf den Tag des Eintritts der Rechtskraft des Urteils gegen den Rückgriffsgläubiger. Das ist klarer und eindeutiger gegenüber § 612 Absatz 2 HGB, der den Rückgriffsgläubiger verpflichtet, innerhalb von drei Monaten seit Klagezustellung an ihn, seinerseits Klage zu erheben.

Die Hemmung der Verjährung, § 591, lehnt sich wiederum an das Landfrachtrecht an, § 439 Absatz 3 HGB. Der Gläubiger muss seine Ansprüche gegenüber dem Schuldner schriftlich geltend machen. Die Verjährung ist sodann bis zu dem Zeitpunkt gehemmt, in dem der Schuldner die Erfüllung des Anspruchs schriftlich ablehnt. Eine weitere Erklärung, die denselben Ersatzanspruch zum Gegenstand hat, hemmt die Verjährung nicht erneut. Insgesamt handelt es sich, wie auch im Landfrachtrecht um klare und eindeutige Regelungen. Die sich der Praxis in diesem Bereich zeigenden Schwierigkeiten liegen indes bei der Frage, wer auf der Befrachterseite berechtigt ist, diese Erklärung abzugeben und wer im Bereich des Verfrachters die Erklärung wirksam entgegenzunehmen hat bzw. kann. Wird ein Vertreter des Befrachters im Sinne von § 164 BGB tätig, so ist seine Erklärung wirksam. Schwieriger ist die Rechtslage beim Vertreter ohne Vertretungsmacht (§ 177 BGB) und bei den Personen, die ermächtigt sind, im eigenen Namen auf Rechnung des Anspruchsinhabers den Anspruch geltend zu machen. Problematisch kann es auch

13 I ZR 140/06, TranspR 2009, 327 ff.

14 TranspR 2009, 331 ff.

beim Adressaten der Erklärung werden. Wie ist es mit dem 1. Offizier des Schiffes, dessen Aufgabe es ist, das Laden und Löschen der Güter zu überwachen, wie mit dem Kaiarbeiter der Kaianstalt, die vom Verfrachter eingeschaltet worden ist? Sind diese Personen dem Verfrachter in diesem Bereich – Hemmung der Verjährung – zuzurechnen? Diese Fragen kann naturgemäß eine Gesetzesvorschrift nicht beantworten. Sie müssen in der Praxis, d. h. von den Gerichten (und natürlich auch vom Schrifttum) geklärt werden. Im Entwurf folgt nun § 592: die Vereinbarung über eine Erleichterung oder Erschwerung der Verjährung. Es ist nach allem nicht überraschend, dass auch hier die Regelung aus dem Landfrachtrecht übernommen wird, § 439 Absatz 4 HGB. Die Verjährung von Ansprüchen aus einem Stückgutfrachtvertrag kann nur durch eine Vereinbarung, die im Einzelnen ausgehandelt ist, erleichtert oder erschwert werden, was auch für eine Mehrzahl gleichartiger Verträge zwischen denselben Vertragsparteien gilt. Gemeint sind damit Rahmenvereinbarungen aber keine Musterbedingungen. Es muss sich um Vereinbarungen handeln, die vor Entstehen der Forderung geschlossen worden sind. Soweit der Schuldner nach Eintritt der Verjährung auf die Einrede verzichtet, ist das unabhängig von § 592 möglich. Den Gleichlauf der Fristen von konkurrierenden vertraglichen und außervertraglichen Schadensersatzansprüchen regelt § 593. Treffen diese Ansprüche zusammen, so gelten für die außervertraglichen Ansprüche die Vorschriften des sechsten Abschnitts. Eine sehr vernünftige Regelung. So wird verhindert, dass z. B. über Ansprüche aus unerlaubter Handlung die Verjährungsregelung im Seefrachtrecht unterlaufen wird.

10. Der ausführende Verfrachter, § 520

Diese Bestimmung ist im Seefrachtrecht neu. Wie auch im Landfrachtrecht, § 437 HGB, wird die Möglichkeit eröffnet, den Schädiger direkt in Anspruch zu nehmen, entweder allein oder neben dem Vertragspartner. Die Sachverständigengruppe hat sehr ausführlich, mehrfach und durchaus kontrovers diskutiert, ob eine solche Regelung in das Seefrachtrecht aufzunehmen ist. Die Entscheidung fiel schließlich positiv aus, um dem Anspruchsteller die Gelegenheit zu geben, sich an den zu halten, während dessen Obhutszeitraum sich das schädigende Ereignis zugetragen hat. Dabei ist ausführender Verfrachter stets der Reeder, so wie er in § 476 definiert ist.

Der ausführende Verfrachter haftet wie der vertragliche Verfrachter. Er muss sich aber eine erweiterte Haftung nur zurechnen lassen, wenn er schriftlich zugestimmt hat. Sonst verbleibt es bei der gesetzlichen Haftung. Von großer Bedeutung ist § 520 Absatz 3. Der ausführende Verfrachter hat nicht nur für das Verhalten seiner Hilfspersonen sondern auch für das des vertraglichen Verfrachters und dessen Hilfspersonen einzustehen. Der ausführende Verfrachter und der vertragliche Verfrachter haften nach § 520 Absatz 4 als Gesamtschuldner. Die Leute des ausführenden Verfrachters können sich, wenn sie in Anspruch genommen werden, ebenfalls auf gesetzliche und vertragliche Haftungsbefreiungen und -beschränkungen berufen, § 520 Absatz 5, der auf § 519 verweist.

11. Schadensanzeige und Verlustvermutung, §§ 521, 522

Die Regelung über die Schadensanzeige entspricht § 438 HGB. Der Empfänger oder der Befrachter müssen einen äußerlich erkennbaren Schaden bei der Ablieferung dem Verfrachter anzeigen. Sonst wird vermutet, dass das Gut in vertragsgemäßem Zustand abgeliefert worden ist. Der Befrachter

wie auch der Empfänger können selbstverständlich auch noch später eine Beschädigung des Gutes geltend machen, nur müssen sie nunmehr darlegen und beweisen, dass die Beschädigung des Gutes während der Seereise eingetreten ist. Ist der Schaden nicht äußerlich erkennbar, so muss ein Verlust oder eine Beschädigung des Gutes innerhalb von sieben Tagen angezeigt werden. Dies ist eine kurze Frist, die aber der zügigen Abwicklung von Schadensfällen dienen soll und den Verfrachter vor Beweisschwierigkeiten infolge Zeitablaufs schützt. Das geltende Recht ist sogar noch schärfer. § 611 HGB sieht nur eine Frist von drei Tagen vor.

Die Verlustvermutung des § 522 ist aus § 424 HGB übernommen worden, der wiederum auf Art. 20 CMR zurückgeht. Beide gesetzlichen Regelungen enthalten eine sachgerechte Lösung, die deshalb auch in das neue Seefrachtrecht zu übernehmen ist. Die Güter müssen auch dann als verloren gelten, wenn der Verfrachter dauerhaft nicht in der Lage ist, sie abzuliefern. Die Frist beträgt 30 Tage. Da es sich beim Seeverkehr durchweg um eine grenzüberschreitende Beförderung handelt, wird in erste Linie die 60 Tage Frist einschlägig sein. Wie zu verfahren ist, wenn das Gut nach Ablauf der Frist wieder auftaucht, sagen die Absätze 2 – 4 von § 522.

12. Abweichende Vereinbarungen, § 523

Von den Vorschriften dieses Untertitels kann abgewichen werden, aber nur durch Individual-Vereinbarungen nicht durch Allgemeine Geschäftsbedingungen, so wie es auch in § 449 HGB für das Landfrachtrecht vorgesehen ist. § 523 zeichnet sich allerdings durch die große Erleichterung aus, dass Regelungen zugunsten des Verbrauchers nicht aufzunehmen sind, da dieser im Seefrachtverkehr praktisch nicht vorkommt. Alle am Transport über See beteiligten Handelnden sind kaufmännische Unternehmen. Von der sog. »AGB-Festigkeit« gibt es jedoch zwei Ausnahmen:

1. Die Parteien können einen höheren als den gesetzlich vorgesehenen Haftungshöchstbetrag wegen Verlust und/oder Beschädigung des Gutes sowie bei Lieferfristüberschreitung festsetzen. Diese Ausnahme stellt nach meiner ganz persönlichen Meinung ein eindeutiges Zugeständnis an die großen Verlader dar.

2. Die Parteien haben die Möglichkeit, das Haftungssystem des Montrealer Übereinkommens zu optieren: die Haftungssumme wird auf 17 Sonderziehungsrechte pro Kilogramm Rohgewicht festgelegt, im Gegenzug besteht eine Gefährdungshaftung des Verfrachters und dazu gibt es keine Möglichkeit, die Haftungsbeschränkung zu durchbrechen. Rechtstechnisch geschieht das durch das Abbedingen von § 510 Satz 2 und von § 518.

13. Die Himalaya-Klausel, § 519

So lautet natürlich nicht die Überschrift von § 519. Inhaltlich wird aber die in der Schifffahrt weltweit geläufige Klausel wiedergegeben. Bevor ich auf die Regelung selbst eingehe, zunächst ein kleiner Exkurs, wie es zu diesem Namen gekommen ist, der nicht auf den Gebirgszug in Asien zurückzuführen ist. Im Jahre 1952 unternimmt eine Mrs. Adler als Passagierin eine Reise mit einem Schiff, das auf den Namen MV »Himalaya« lautet. Während der Seereise wird Mrs. Adler durch eine herabstürzende Gangway verletzt. Da sich der Reeder des Schiffes auf die vertraglich vereinbarten Haftungsausschlüsse beruft, verklagt sie den Kapitän und den Bootsmann und erstreitet ein obsiegenderes Urteil vor einem Londoner Gericht. Dieses Urteil enthält den Hinweis, es hätte

durchaus ein Haftungsausschluss für diese Personen vereinbart werden können.¹⁵ Da ich beim Exkurs bin: Die Himalaya-Klausel ist nicht zu verwechseln mit der Paramount-Klausel. Diese findet sich in allen Konnossementsbedingungen und besagt, dass ungeachtet aller sonstigen im Vertrag vereinbarten Regelungen, die Haager Regeln in ihrer jeweiligen Fassung vorrangig zur Anwendung kommen sollen (aus dem Englischen: paramount). Die Klausel leitet sich mithin nicht von einem Schiffsnamen her, wie man durchaus vermuten könnte, ist es doch üblich, dass im Seerecht statt langer rechtlicher Ausführungen dem Gegenüber schlicht ein Schiffsname entgegengehalten wird, der einen entschiedenen Rechtsfall betrifft. So weiß jeder im Seerecht Tätige gleich was gemeint ist, ohne dass es weiterer rechtlicher Erklärungen bedarf. Wohl lassen sich aus bestimmten Schiffsnamen Rückschlüsse auf den Reeder oder den Verfrachter ziehen, aber es ist bisher noch nicht nachhaltig diskutiert worden, dass damit Bestimmungen von Datenschutzgesetzen verletzt werden.

Nun zurück zur Himalaya-Klausel des § 519. Sie besagt schlicht, dass sich das Privileg der Haftungsbeschränkung auf die Leute des Verfrachters und die Mitglieder der Schiffsbesatzung erstreckt, wenn sie auf außervertraglicher Grundlage für Schäden infolge des Verlustes oder der Beschädigung von Gütern oder wegen Lieferfristüberschreitung in Anspruch genommen werden. Das ist keineswegs neu. Wir finden diese Regelung schon in § 607a Absatz 2 HGB für das Seefrachtrecht und in § 436 HGB für das Landfrachtrecht. Der Begriff »Leute« knüpft wie auch im Landfrachtrecht an die Betriebszugehörigkeit und die daraus resultierenden erhöhten Beherrschungs- und Einwirkungsmöglichkeiten des Verfrachters gegenüber dieser Personengruppe an. Ebenso wie im Landfrachtrecht (§ 436 Satz 2 HGB) gelten diese Haftungsprivilegien nach § 519 Absatz 2 nicht, wenn der Schaden vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten wird, verursacht worden ist, so wie es auch für den Verfrachter in § 518 Nummer 1 vorgesehen ist. Das geltende Seefrachtrecht enthält eine ähnliche Regelung in § 607a Absatz 4 HGB.

14. Der Reisefrachtvertrag

Über den Reisefrachtvertrag verhalten sich die §§ 524 – 531. Seine Definition findet sich in § 524. Der Vertrag muss vorsehen, dass sich der Verfrachter verpflichtet, die Beförderung der Güter mit einem bestimmten Schiff im Ganzen auf einer oder mehreren bestimmten Reisen durchzuführen. Die

Abgrenzung von Stückgut- und Reisefrachtvertrag hat bisher in der Praxis Schwierigkeiten bereitet, weil es an klaren Kriterien der Unterscheidung mangelt. Insbesondere ist die Pflicht zum Laden und Löschen angesichts der Vielfalt der vertraglichen Gestaltung in diesem Bereich kein verlässliches Unterscheidungsmerkmal. Die Definition des § 524 entspricht der des § 556 Nummer 1 HGB mit der Abweichung dass die Satzteile »oder einem verhältnismäßigen Teil« sowie »oder einen bestimmt bezeichneten Raum des Schiffes« entfallen, da in der Praxis Reisefrachtverträge (fast) nur über ein Schiff im Ganzen geschlossen werden. An den Abgrenzungsschwierigkeiten wird sich nichts ändern.

Auf den Reisefrachtvertrag sind die Vorschriften über den Stückgutfrachtvertrag entsprechend anzuwenden, soweit die §§ 525 – 531 nichts anderes bestimmen. Dort finden sich keine Regelungen über die Haftung des Verfrachters für Güterschäden. Es gelten mithin die Bestimmungen zum Stückgutfrachtvertrag und meine dazu gemachten Ausführungen. Das indes mit einer wesentlichen Einschränkung. § 524 sagt ausdrücklich, dass § 523 nicht anzuwenden ist, was bedeutet, dass alle Vorschriften über den Reisefrachtvertrag dispositiv sind und somit der freien Vereinbarung der Parteien unterliegen. Eine Regelung die auch der internationalen Gesetzgebungspraxis entspricht. Somit können auch die haftungsrechtlichen Vorschriften abgeändert werden und zwar auch durch AGB.

D. Zusammenfassung

Die Haftung des Verfrachters orientiert sich weiterhin an den Haag-Visby-Regeln, es bleibt bei einer Haftung für vermutetes Verschulden. Neben den Güterschäden wird auch für eine Lieferfristüberschreitung haftet. Die Haftung ist nicht mehr zwingend, aber »AGB-fest«. Sie kann nur durch individuelle Vereinbarungen abgeändert werden. Die Haftungsfreiheit für sog. nautisches Verschulden und für Feuer entfällt. Ebenso kann sich der Verfrachter nicht mehr darauf berufen, die Schäden seien aus den Gefahren der See entstanden. Selbstverständlich kann er weiterhin geltend machen, ihn treffe an den Schaden kein Verschulden. Neu eingeführt wird eine Mithaftung des ausführenden Frachtführers. Es gilt eine einjährige Verjährungsfrist.