

Seehandelsrecht

Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen

Bearbeitet von

Von Dr. Dieter Rabe, Rechtsanwalt, und Dr. Kay Uwe Bahnsen, Rechtsanwalt, Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht, Unter Mitarbeit von Dr. Sabine Rittmeister, Rechtsanwältin, Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht

außerhalb seiner Obhutsverantwortung liegen (§ 499 Abs I) und die Vermutung von deren Schadensursächlichkeit, soweit diese nach den Umständen des Falles wahrscheinlich ist (§ 499 Abs II Satz 1). Auch im Rahmen der besonderen Schadensursachen bleibt der Verfrachter jedoch zur Wahrung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters verpflichtet, so dass der anspruchstellende Ladungsinteressent vortragen und beweisen kann, dass die privilegierte Schadensursache sich bei sorgfältigem Handeln hätte vermeiden lassen – § 499 Abs I Satz 2.

Schließlich kann der Verfrachter – auch über § 499 Abs I Nr. 5 hinaus – stets haftungsmindernd einwenden, dass bei der Entstehung des Schadens ein Mitverschulden des Beschädigten mitgewirkt habe – § 498 Abs III. 103

IV. Haftungsbeschränkung

Soweit den Verfrachter eine Haftung für Schäden durch Verlust oder Beschädigung des Guts trifft, reicht diese nur bis Höhe des **Wertes** des Guts bzw. der infolge der Beschädigung eingetretenen **Wertminderung**, § 502, wobei abweichend vom allgemeinen Frachtrecht die Verhältnisse am Bestimmungsort maßgeblich sind. Bei Beschädigung haftet der Verfrachter darüber hinaus auf Ersatz von Schadensfeststellungskosten, § 503. Vermögensschäden, die der Berechtigte infolge eines Güterschadens erleidet (**Güterfolgeschäden**), sind nicht ersatzfähig, auch nicht durch Rückgriff auf § 280 BGB, weil die §§ 498ff die Haftung für in der Obhutszeit entstehende Güterschäden abschließend regeln – HOLG Hamburg (Urt. v. 31.12.1992 – 6 U 64/92) TranspR 1993, 194. 104

Zusätzlich zu der Beschränkung auf Wertersatz kommen dem Verfrachter die **Höchsthaftungsbeträge** nach § 504 zu Gute. Sie beschränken die Haftung alternativ auf entweder 666,67 Sonderziehungsrechte (§ 505) für jedes Stück oder Einheit des betroffenen (§ 504 Abs II) Guts oder auf 2 Sonderziehungsrechte pro Kilogramm des Rohgewichts, je nachdem, nach welcher Berechnungsweise sich der höhere Wert ergibt. Wenn mehrere Stücke oder Einheiten durch die Verwendung eines Containers oder anderen Ladehilfsmittels zusammengefasst sind, ist für den Höchsthaftungsbetrag die Anzahl an Stücken oder Einheiten maßgeblich, die in einem Beförderungsdokument als Inhalt des Ladehilfsmittels angegeben ist – Containerklausel. 105

Der Verfrachter kann sich auf die Haftungsbefreiungen und –begrenzungen nicht berufen, wenn ihm **Leichtfertigkeit** im Bewusstsein der Schadenswahrscheinlichkeit vorzuwerfen ist oder wenn er das Gut vereinbarungswidrig an Deck befördert hat – § 507. Insoweit findet jedoch keine Verschuldenszurechnung nach § 501 statt, dem Verfrachter schadet also nur persönliches Verschulden. 106

V. Umgehungsschutz

Das System der Haftungsbefreiungen und –begrenzungen soll nicht auf dem Umweg über außervertragliche Anspruchsgrundlagen ausgehebelt werden können. Daher kann der Verfrachter sie nach § 506 Abs I auch außervertraglichen Ansprüchen des Befrachters oder Empfängers entgegenhalten. Dasselbe gilt nach § 506 Abs II, wenn der Verfrachter wegen des Güterschadens von einem Dritten in Anspruch genommen wird, sofern dieser nicht mangels Zustimmung zur Beförderung des Guts schutzwürdig ist. 107

Der Umgehungsschutz greift nach § 508 grundsätzlich auch dann, wenn anstelle des Verfrachters dessen Leute oder ein Mitglied der Schiffsbesatzung in Anspruch genommen werden. Allerdings gilt das nicht, wenn dem Betroffenen Leichtfertigkeit im Bewusstsein der Schadenswahrscheinlichkeit vorzuwerfen ist. 108

Auch die adjektivische Haftung des Reeders für die Schiffsbesatzung ist nach den seefrachtrechtlichen Grundsätzen beschränkt, § 480 Satz 2.

VI. Klauselfestigkeit

- 109 Getreu der Zielsetzung der Haager Regeln, die schrankenlose Freizeichnung durch Konnossementsbedingungen zu unterbinden, ist das Haftungssystem der §§ 498ff einschließlich der Verjährung klauselfest – (§§ 512 Abs I, 609 Abs I) klauselfest, kann also **nur durch Individualvereinbarung** verändert werden, auch durch Rahmenverträge. Allerdings können die Höchsthaftungssummen durch AGB erhöht werden, § 512 Abs II Nr. 2. Eine weitere Ausnahme bildet die in den Haag/Visby-Regeln verbürgte Haftungsfreistellung für Schäden, die infolge eines nautischen Verschuldens der Leute oder der Schiffsbesatzung oder durch Feuer oder Explosion an Bord entstanden sind; insoweit erlaubt das Gesetz dem Verfrachter, seine Haftung durch allgemeine Geschäftsbedingungen dem Haftungsstandard der Haag/Visby-Regeln anzugleichen – § 512 Abs II Nr. 1.

VII. Ausführender Verfrachter, Reederhaftung

- 110 In gleicher Weise wie der vertragliche Verfrachter und gesamtschuldnerisch mit diesem haftet gemäß § 509 auch der **ausführende Verfrachter** für Schäden, die während seiner Obhut durch Beschädigung oder Verlust des Guts entstehen. Maßgeblich sind neben den Bestimmungen der §§ 498ff auch vertragliche Abreden des vertraglichen Verfrachters mit dem Befrachter, es sei denn, sie erweitern ohne Zustimmung des ausführenden Verfrachters die Haftung.
- 111 Außer als ausführender Verfrachter haftet der **Reeder** für Güterschäden neben oder anstelle des vertraglichen Verfrachters auch aus dem Konnossement, sofern der Verfrachter nicht oder unzutreffend angegeben ist, § 518. Ferner trifft ihn die adjektivische Deliktshaftung nach § 480.

VIII. Haftung des Verfrachters für sonstige Schäden

- 112 Die § 498ff verdrängen die Haftungsnormen des allgemeinen Zivilrechts nur im Rahmen ihres Anwendungsbereichs, also in Bezug auf Schäden, die durch Verlust oder Beschädigung von Gut während der Obhutszeit des Verfrachters entstehen. Für **Güterschäden**, die **außerhalb des Obhutszeitraums** entstehen, haftet der Verfrachter nach den allgemeinen Vorschriften – OLG Stuttgart (Urt. v. 22.1.2003 – 3 U 168/02) TranspR **2003**, 104. Insofern findet – abweichend vom Recht vor dem 4. SÄG (Vorauf § 659 Rn 1; HOLG Hamburg (Urt. v. 22.4.2010 – 6 U 1/09) TranspR **2011**, 112 – auch keine Haftungsbeschränkung statt.
- 113 Nachdem Überlegungen, in Anlehnung an das allgemeine Frachtrecht eine seefrachtrechtliche Verspätungshaftung einzuführen, fallengelassen worden sind, findet auch auf Verspätungsschäden das allgemeine Zivilrecht Anwendung. Der Verfrachter haftet demzufolge für Verspätung nur bei Verzug, § 286 BGB. Diese Haftung ist der Höhe nach unbegrenzt. Sie ist jedoch dispositiv, wenn auch nach den Grundsätzen des Klauselkontrollrechts durch AGB nicht vollständig ausschließbar – HOLG Hamburg (Urt. v. 13.1.2011 – 6 U 150/09) TranspR **2012**, 382.
- 114 Uneingeschränkt anwendbar ist das allgemeine Zivilrecht auch auf sonstige Schäden, etwa Sachschäden, die durch Verschulden des Verfrachters an sonstigem Gut des Befrachters oder Empfängers entstehen, oder wegen reiner Vermögensschäden, etwa durch Verschulden beim Vertragsschluss oder wegen Verletzung der Verpflichtung zur Ausstellung eines Konnossements – vgl. den Fall HOLG

Hamburg (Urt. v. 16.8.2013 – 6 U 44/12) TranspR 2014, 433. Abweichend vom allgemeinen Frachtrecht sieht das Gesetz keine Haftungsbegrenzung für solche Ansprüche vor. Ausgeschlossen bleiben jedoch Vermögensschäden, die Folge von Verlust oder Beschädigung des Guts während der Obhutszeit des Verfrachters sind; insofern treffen die § 498ff eine abschließende Sonderregelung.

H. Das der Haftung aus einem Konnossement zu Grunde liegende Konzept des 4. SÄG

Literatur: Wüstendörfer, The Hague Rules, Übersee-Studien zum Handels-Schiffahrts- und Versicherungsrecht, 1923, 31; Gütschow, Die Haager Regeln 1922, HGZ 1924, 887; Wüstendörfer, Gutachten über die Verschlechterung der Rechtslage der Reeder durch die Haager Regeln, Hansa 1929, 930; ders Auf dem Wege zur Erneuerung des deutschen Seerechts, Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht, 1934, 220; Ehlers, Die Übernahme der Haager Regeln in das Deutsche Seefrachtrecht Hansa 1937, 1588; ders, Die Haager Regeln und deutsches Seerecht, JW 1937, 3006; Gramm, Das neue deutsche Seerecht nach den Haager Regeln, 1938; Deloukas, Die Haftung des Verfrachters aus schuldhafter Unrichtigkeit des Konnossements nach deutschem, englischem und amerikanischem Recht, Übersee-Studien Heft 16, 1940; Stödter, Die Geschichte der Konnossementsklauseln, 1953; Leubuh, Das Linienkonnossement, Diss Hamburg 1958; Haage, Das Abladegeschäft, 4. Auflage 1958; Markianos, Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung, 1960; Götz, Das Seefrachtrecht der Haager Regeln nach der anglo-amerikanischen Praxis, 1960; Mittelbach, Das Verfahren reine Konnossemente gegen Revers und seine Lösungsmöglichkeiten, 1962; Liesecke, Die Auslieferung von Gütern ohne Konnossement. Neuere Entwicklungen im Konnossementenrecht, Hansa 1967, 1496; Richter-Hannes/Trotz, Seefrachtvertrag und Konnossement, Berlin (Ost) 1971; Wodrich/Suhr, Die Identity of Carrier Klausel, VersR 1976, 20; Röhreke, Zur „Enactment“-Klausel in Konnossementen, Hansa 1976, 1736;;, 22; Herber, Gedanken zur internationalen Vereinheitlichung des Seehandelsrechts in Stödter-FS, 1979, 55; Wriede, Zur Rechtsstellung des Inhabers eines Konnossementes ohne Verfrachterbezeichnung in FS Reimers, 1979; Karsten Schmidt, Verfrachterkonnossement, Reederkonnossement und Identity-of-Carrier-Klausel, Hamburger Beiträge zum Handels-, Schiffahrts- und Wirtschaftsrecht Bd. 2, 1980; Grönfors, Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement, Göteborg 1982; Rabe, Das Aus für Konnossementsklauseln ? RIW 1984 589, ders, „Demise Clause“ und „IoC-Clause“ unter German Law, International Maritime Law, 1985, 221; ders, Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen, TranspR 1985, 83; Lau, Neuere Entwicklungen in der seerechtlichen Rechtsprechung des Hanseatischen Oberlandesgerichts, DVIS (1985) A 51; Basedow Das forum conveniens der Reeder im EUGVÜ, IPRax 1985, 133; Rabe, Das Zweite Seerechtsänderungsgesetz DVIS (1987) A 63 = VersR 1987, 429; ders Der Spediteur „as agents of the shipper“, TranspR 1988, 69; Thietz-Bartram, Der Übergang von Schadensersatzansprüchen bei unrichtiger Konnossementsausstellung, WM 1988, 177; Grönfors, The Paperless Transfer of Transport Information and Legal Functions, Cambridge 1988; Karsten Schmidt, Identity of the Carrier, TranspR 1989, 41; Czerwenka, Die Bedeutung der Wiedereinführung der „Skripturhaftung“ im Seefrachtrecht durch des Zweite Seerechtsänderungsgesetz von 1986, TranspR 1988, 256; Karsten Schmidt, Identity of the Carrier, TranspR 1989, 41; ; ders, Geklärte und offene Fragen der IoC-Klausel, TranspR 1991, 217; Rabe, Die IoC-Klausel – Lösung oder Diskussion ohne Ende? TranspR 1989, 81; Herber, Die IoC-Klausel: Ein Ärgernis der Kautelarpraxis, TranspR 1990, 147; Gran, Die CMI-Regeln über Seefrachtbriefe, TranspR 1991, 361; Schneider, Incoterms 1990, RIW 1991, 91; Becker, Die Beweiskraft des Konnossements, insbesondere nach Übernahme der sogenannten Visby-Regeln in das HGB durch das Zweite Seerechtsänderungsgesetz v. 25.7.1986, Schriften zum Transportrecht Bd 3, 1991; Schinzing, Der Seefrachtbrief und andere Ansätze zu neuen Formen der Dokumentation im Seefrachtrecht, Diss Hamburg 1991; Herber, Die CMI-Regeln über Seefrachtbriefe, TranspR 1991, 361; Schnauder, Sachenrechtliche und wertpapierrechtliche Wirkungen der kaufmännischen Traditionspapiere, NJW 1991, 1642; Grönfors, Towards See Waybills and Electronic Documents, Göteborg 1991; Ramming, Die Ausstellung des Konnossements unter Umgehung des Drittabladers, TranspR 1993, 396; Koller, Rechtsnatur und Rechtswirkungen frachtvertraglicher Sperrpapiere, TranspR 1994, 181; Herber, Konnosse-

ment und Frachtvertrag – Bemerkungen zu wertpapierrechtlichen Entwicklungen auf einem Sonderrechtsgebiet, FS Raisch, 1995, S. 67; ders., Haftung nach Haager Regeln, Haag/Visby-Regeln und Hamburg-Regeln, TranspR 1995, 261 Trappe, Der Schiffsagent, TranspR 1995, 321; Eilenberger-Czwalina, Haftung des Verfrachters nach dem Zweiten Seerechtsänderungsgesetz – Rechtshistorische und entstehungsgeschichtliche Hintergründe der Neuregelung, Diss. Hamburg 1996; Mankowski, Versicherungsverträge zu Gunsten Dritter, Internationales Privatrecht und Artikel 17 EuGVÜ – IPRax 1996, 427; Rabe, Wiedereinführung der Skripturhaftung – ein in die Irre führendes Schlagwort, TranspR 1997, 89; Bästlein, Skripturhaftung – ein in die Irre führendes Schlagwort? TranspR 1997, 404; Rabe, Das Seefrachtgesetz von 1937, FS Heinrichs, 1998, S. 397; ders., Transformation Internationaler Übereinkommen in FS Herber 1999; Pötschke, Die Haftung des Reeders für Ansprüche aus Konnossementen unter einer Zeitcharter nach deutschem und englischem Recht, Diss. Hamburg 1999; Schuback, Die Entwicklung der elektronisch übermittelten Bill of Lading, TranspR 1999, 41; Lehr, Die neuen Incoterms, VersR 2000, 548; Deutsch, Der Schutz des Schiffsnamens TranspR 2000, 110; Giermann, Die Haftung des Verfrachters für Konnossementsangaben, 2000 Diss. Hamburg; ders., Die Haftung des Verfrachters für Konnossementsangaben, TranspR 2001, 7; 2010 Figert, MV Sea Joy, Art. 3 § 2 Haager Regeln und der deutsche Gesetzgeber, TranspR 2001, 108; Geis, Die Gesetzgebung zum elektronischen Geschäftsverkehr und die die Konsequenzen für das Transportrecht, TranspR 2002, 89; Klemme, Das fehlende Konnossement in der Massengutfracht des Seehandels und die Haftungsgebühren für den Reeder, TranspR 2002, 182; Ramming, Verwendung gescannter Unterschriften auf Konnossementen, TranspR 2002, 193; Julga/Stumm, Das englische Konnossementsrecht unter Berücksichtigung der Leitentscheidungen, TranspR 2005, 269; von Werder, Zur Wirksamkeit von Gerichtsstandsklauseln in Seefrachtbriefen gegenüber dem Empfänger, TranspR 2005, 112; Giermann, § 656 Abs. 2 Satz 2 HGB und das überkommene Rechtsinstitut der Skripturhaftung, TranspR 2005, 189; Trappe, Der Schiffsagent TranspR 1995, 322; Nieschulz, Der Arrest in Seeschiffe, Diss. Hamburg, 1997; Nielsen, Schadensersatzpflicht von Seefrachtführern bei Falschausstellung von An-Bord-Konossementen zwecks missbräuchlicher Inanspruchnahme von Bankakkreditiven, TranspR 2005, 145; Gustherov, Der Revers im Seefrachtgeschäft, Diss. Hamburg 2010; Egler, Seeprivatrechtliche Streitigkeiten unter der EuGVVO, Diss. Hamburg 2010 Stumm, Der Ablader im Seehandelsrecht, Diss. Hamburg 2010; Jessen, Die Auslieferung von Gütern ohne Vorlage eines Konnossements – Neuere Empfehlungen für die Praxis bei der Verwendung des „letter of indemnity“, TranspR 2011, 405; Verheyen, The carrier as transport architect: liability for bad choices?, TranspR 2016, 204.

Zum 4. SÄG: Paschke/Ramming, Reform des deutschen Seehandelsrechts, RdTW 2013, Jessen, § 522 I 2 HGB – Die Abwendung Deutschlands vom Charter-Konossement, RdTW 2013, 293; Rabe, Ein Schiff ist kein Kraftfahrzeug, TranspR 2013, 278; Ramming, Der Seefrachtbrief RdTW 2013, 373; ders., Die Haftung des Beförderers für die Ausstellung unrichtiger Konnossemente bzw. Ladescheine, RdTW 2013, 423; ders. „Ablader und Co.“ RdTW 2013, 464, Scrutton, On Charterparties and Bills of Lading, 20. Aufl. 2011; von Bernstorff, Neuregelungen für Dokumente des Seehandels, AW-Praxis 2012, 172; Ramming, Die Ausstellung von Konnossementen bzw. Ladescheinen durch den Unterbeförderer, RdTW 2014, 1; Rabe, Das Seehandelsrechtsreformgesetz in der Kritik – einige wesentliche Aspekte, TranspR 2014, 309; Schwampe, Die Verfrachterhaftung nach der Seerechtsreform; Harbs, Die Rechtsstellung des Abladers nach der Seehandelsrechtsreform und mögliche Auswirkungen auf Dokumentengeschäfte, TranspR 2014, S. 398, Ramming, Die Berechtigung aus Konnossement, Ladeschein und Lagerschein – legitimer Besitz, (tatsächlich) Berechtigter und Empfänger, RdTW 2015, 8, 10; Jakobs, Die Haftung des Verfrachters für die Ausstellung unrichtiger Konnossemente, RdTW 2015, 81 Ramming, Die Ablieferung des Gutes an den Nicht-Berechtigten – RdTW 2015, 85.

- 115 Die Haftungsregelungen für den Stückgutfrachtvertrag basieren, wie es in der RegBegr S 44 heißt, weiterhin auf den Prinzipien der Haager – Visby Regeln, und zwar auch wenn ein Konnossement ausgestellt ist. Diese Feststellung täuscht darüber hinweg, dass **der die Haager-Visby Regeln prägende Grundsatz der einseitig zwingenden Haftung des Verfrachters zugunsten des legitimierten und berechtigten Inhabers des Konnossements nicht mehr gilt.** Nahezu beiläufig wird erklärt, abweichend von den Visby Regeln – gemeint sind Haager-Visby Regeln – werde schließlich die Vertragsfreiheit nach dem Vorbild des all-

gemeinen Frachtrechts (§ 449 HGB) geregelt, wonach die Parteien eines Stückgutfrachtvertrages von den gesetzlichen Haftungsvorschriften grundsätzlich nur durch eine Individualvereinbarung abweichen dürften, § 512 aaO S 46. Dies sehe auch § 525 für die Voraussetzungen vor, unter welchen von den gesetzlichen Haftungsvorschriften im Konnossement in Übereinstimmung mit dem Konzept des § 512 abgewichen werden könne. Sieht man einmal davon ab, dass die Haager-Visby Regeln nicht die Haftung aus einem Stückgutfrachtvertrag, sondern ausschließlich aus dem Konnossement regeln, stellt sich die Frage, ob dieses den Vorarbeiten am Gesetz zu Grunde liegenden Konzept sachgerecht ist. Gilt doch § 449 nur für innerdeutsche Beförderungen. Demgegenüber wird die Haftung des Beförderers für grenzüberschreitende Beförderungen durch Internationale Übereinkommen, wie die CMR, CIM, CMNI zwingend geregelt! Geschützt vor Abweichungen von den gesetzlichen Haftungsregelungen, die mit dem Befrachter und dem Ablader vereinbart werden können, werden Dritte, die Rechte aus dem Konnossement ableiten, nur durch die Prinzipien des Wertpapierrechts. Nur so erklärt sich § 525 Satz 2, der entgegen der RegBegr S 47 nicht in Anlehnung an Artikel 3 § 8 der Haager Regeln geschaffen wurde. Der Haftungsausschluss für nautisches Verschulden und Feuer an Bord ist nicht mehr Bestandteil des zwingenden Rechts ist, da dieser Haftungsausschluss der Haager und der Haager-Visby Regeln nicht mehr zeitgerecht ist. Da diese Regeln jedoch „nach wie vor den internationalen Standard bilden, an dem sich die maritime Wirtschaft orientiert“ – RegBegr S 45 –, kann dieser Haftungsausschluss in den Konnossementsbedingungen vereinbart werden. Deshalb liegt die Problematik von Art 6 EGHGB in der Fassung des 4. SÄG darin, dass die auf den Haager-Visby Regeln beruhenden Vorschriften nicht zwingender Natur sind – hierzu unten Rn 167 ff.

1. Ursprung des Konnossements. Neben die Haftungsregelung aus dem Frachtvertrag tritt die **Haftung aus dem Konnossement**. Das **Konnossement** – *bill of lading* – hat sich im mittelalterlichen Seeverkehr entwickelt. Zunächst wurde in Venedig ein Schiffsschreiber für jedes Schiff auf hoher See vorgeschrieben. Grund hierfür war, dass die Kaufleute ihre Waren nicht mehr selbst begleiteten. Der Schiffsschreiber legte ein Ladungsverzeichnis an, so dass er die Waren identifizieren konnte. Damit war es ursprünglich nur **Beweisurkunde**. Später wurde es zum **Empfangsbekennnis des Kapitäns**, aus dem dieser, der vielfach mit dem Reeder identisch war, persönlich haftete. Von dieser Funktion des Empfangsbekennnisses leitet es seinen Namen ab – lateinisch: „*cognoscere*“ = anerkennen, italienisch: *conosimento*, französisch: *connaissance*; zur historischen Entwicklung, Giermann, Haftung S 15 ff.

2. Rechtsnatur des Konnossements. a) Charakter als Wertpapier. Das Konnossement ist eine im Rahmen des Seefrachtvertrages vom Verfrachter oder dessen Vertreter ausgestellte **Urkunde, die eine Empfangsbescheinigung** über die zur Beförderung übernommenen Güter, die **Beförderungsverpflichtung** sowie eine **Auslieferungsverpflichtung** gegenüber dem legitimierten Inhaber dieser Urkunde verbrieft – OLG Rostock (Urt. vom 3.5.2001 – 1 U 145/99) TranspR 2001, 264 („Royal Container“). Das Recht, die Auslieferung der Güter zu verlangen, steht dem legitimierten Konnossementsinhaber gegen Vorlage der Urkunde unabhängig vom Frachtvertrag zu. Das Konnossement, das diesen Anspruch verbrieft, hat somit den Charakter eines Wertpapiers. Missverständlich MüKoHGB/ Herber Vor § 513 Rn 2, nach dem der gutgläubige Empfänger dadurch die wertpapierrechtliche Garantie erhält, dass der Anspruch gegen den Verfrachter auf Herausgabe des Gutes so besteht, „wie er sich nach der Beschreibung im Konnossement darstellt.“ Auch Herber vertritt jetzt die Auffassung, dass die Unwiderlegbarkeit der Angaben im Konnossement nach § 522 Abs II nur zur Folge hat, dass sich der Verfrachter nicht darauf berufen kann, das Gut nicht, wie

im Konnossement beschrieben, erhalten zu haben. Dies schließe nicht aus, dass sich der Verfrachter auf von ihm nicht zu vertretene Verschlechterungen während der Beförderung berufen kann – MüKoHGB/Herber § 522 Rn 25. Unzutreffend MüKoHGB/Herber § 513 sowie in FS Reich S 70f, wonach erst das 4. SÄG den Wert des Konnossements dadurch gesteigert habe, dass der **Schutz des Rechtsverkehrs durch die Einbeziehung des Empfängers eines Rektakonnossements und des ersten Nehmers eines Orderkonnossements** in den Gutgläubensschutz verstärkt wurde. Für den ersten Nehmer eines Orderkonnossements war dies nach hM schon vor dem 4. SÄG der Fall – Staub/Canaris § 363 Rn 6; MüKoHGB/Langenbucher § 364 Rn 22; Baumbach/Hopt § 364 Rn 4; § 364 Koller 7. Aufl § 444 Rn 7; aA Czerwenka TranspR **1988**, 258; Zeller, Skripturhaftung S 571. Da der im Rektakonnossement benannte Empfänger ebenfalls erster Nehmer aufgrund des Begebungsvertrags war, wurde diesem bereits in der Voraufl § 656 Rn 16 der Gutgläubensschutz zugesprochen – so im Ergebnis im Wesentlichen auch Staub/Canaris § 363 Rn 62 durch analoge Anwendung des § 405 BGB. Eine **Auslieferung der Güter vor dem Erreichen des Bestimmungshafens** kann nur unter den Voraussetzungen des § 520 verlangt werden. **Der Verfrachter kann seine in den ausgestellten Konnossementen abgegebenen Erklärungen gegenüber einem gutgläubigen Erwerber eines Konnossements nicht anfechten.** Andererseits ist auch eine Anfechtung der in der Annahme des Konnossements liegenden Willenserklärung durch den Konnossementsinhaber wegen Irrtums gemäß § 119 BGB mit der Begründung nicht möglich, den Inhalt des Konnossements nicht gekannt oder in seiner Bedeutung nicht übersehen zu haben.

- 118 b) Traditionspapier.** Das Konnossement ist Traditionspapier. Der legitimierte Inhaber kann mit dieser Urkunde bereits während des Transports über die Güter verfügen. Gemäß § 524 hat die Begebung des Konnossements an den darin benannten Empfänger sowie die Begebung des Konnossements an Dritte für den Erwerb von Rechten an den Gütern dieselbe Wirkung wie die Übergabe der Güter selbst s. hierzu § 524 Rn 1 ff. Der Konnossementsinhaber kann also insbesondere die Güter während der Beförderung übereignen, wodurch das Dokumentenakkreditivgeschäft des Überseeakufs erst ermöglicht wird.
- 119 c) Arten des Konnossements.** Soweit nicht das Gegenteil vereinbart ist, wird das Konnossement gemäß § 513 Abs I an die Order des Empfängers oder nur an Order, dh an die Order des Abladers gestellt – **Orderkonnossement**. Es bedarf insoweit der positiven Orderklausel, da es nicht – wie Wechsel und Scheck – ein „geborenes“, sondern nur ein „gekorenes“ Orderpapier ist wie die übrigen in § 363 aufgeführten Urkunden. Wird der Name des Empfängers im Konnossement genannt, liegt ein **Rektakonnossement** vor. Es kann auch auf den Inhaber ausgestellt sein – **Inhaberkonnossement**. Die Praxis macht hiervon jedoch keinen Gebrauch. Daher wird es im Gesetz nicht genannt.
- 120 d) Formen des Konnossements.** Das Gesetz unterscheidet zwischen **Bordkonnossement**, das die Übernahme der Güter an Bord des Schiffes bescheinigt, und dem **Übernahmekonnossement**, das mit Zustimmung des Abladers über die vom Verfrachter an Land zur Beförderung übernommenen Güter ausgestellt wird. Im Stückgutverkehr ist das Konnossement regelmäßig zugleich Beweisurkunde für den Inhalt des Frachtvertrages. Das Konnossement ist damit **Beweisurkunde für den Stückgutfrachtvertrag**; denn im Stückgutverkehr pflegen die Vertragsparteien die Vertragsmodalitäten nicht erschöpfend zu regeln. Sie gehen davon aus, dass die in den Konnossementsformularen enthaltenen Allgemeinen Geschäftsbedingungen auch für den Frachtvertrag maßgebend sind – HOLG Hamburg Hansa **1967**, 2055 („Crescendo II“); (Urt. v. 16.8.1973 – 6

U 91/73) VersR 1973, 1138 („Reinbek“); (Urt. v. 11.6.1961 – 6 U 21/81) VersR 1982, 65 („Gudrun Danielsen“); (Urt. v. 16.7.1987 – 6 U 254/86) TranspR 1988, 24 („Summer Melody“/„Fairlane“); (Urt. v. 30.7.1972 – 6 U 7/92) TranspR 1993, 25 („Rickmers Quyan“); LG Hamburg VersR 1982, 140 (Gudrun Danielsen); BGHZ (Urt. v. 20.5.1951 – I ZR 140/51) 6, 127, 130 stellt nur fest, dass die Konnossemente Bedingungen für das Verhältnis Verfrachter – Ablader maßgebend sind. Richtig ist, dass es keinen Beweis dafür liefert, wer Befrachter ist, da nur der Ablader im Konnossement angegeben ist. Missverständlich daher MüKoHGB/Herber § 517 Rn 2, wonach nur die „Abladetatsachen „und nicht der sonstige Inhalt des Stückgutfrachtvertrages bewiesen wird, auch wenn er im Konnossement seinen Niederschlag findet. Unrichtig, „dass die Angaben im Konnossement für den Inhalt des – oft[?] vor Ausstellung des Konnossements nur mündlich und ohne Festlegung aller Details geschlossenen – Frachtvertrags *prima facie* beweisen können.“ – s hierzu § 517 Rn 17.

e) Ladeschein der Binnenschifffahrt. Im allgemeinen Frachtrecht und damit insbesondere im Binnenschifffahrtsrecht entspricht der Ladeschein dem Konnossement. Die §§ 444–448 wurden durch das 4. SÄG den Vorschriften über das Konnossement angepasst. Der Ladeschein wird in der Binnenschifffahrt Flusskonnossement oder Rheinkonnossement genannt. Statt des Ladescheins wird bei Binnenschifftransporten oft nur ein Frachtbrief ausgestellt, der vom Absender dem Frachtführer auszustellen ist – § 408. Es handelt sich dabei nur um eine Beweisurkunde über den Inhalt des Frachtvertrages, dessen Angaben widerlegbar sind – § 409 Abs I.

3. Wirtschaftliche Bedeutung des Konnossements. Das Konnossement vereinfacht und beschleunigt den Warenumsatz. Während des Transports vertritt es die schwimmende Ware, so dass die Warenumsatzgeschäfte in der Zwischenzeit ohne Verzögerung abgewickelt werden können, zumal das Konnossement per Flugpost erheblich schneller befördert werden kann als die Ware. Der Käufer des Überseekaufs kann ohne allzu großes Risiko bei der Klausel „Kasse gegen Dokumente“ den Kaufpreis gegen Empfangnahme von Konnossementen Rechnung, Transportversicherungspolice und den sonst noch vereinbarten Dokumenten zahlen, so dass er die Ware gleich nach der Ankunft im Bestimmungshafen in Empfang nehmen oder in der Zwischenzeit anderweitig darüber verfügen kann. Daher werden im Überseegegeschäft die Zahlungen des Kaufpreises im Wege von Dokumentenakkreditivgeschäften abgewickelt. Bei Verlust oder Beschädigung der im Konnossement bezeichneten Güter haftet der Verfrachter oder, ist der Name des Verfrachters aus dem Konnossement nicht erkennbar, der Reeder nach Maßgabe des Konnossements. Neben dem Verfrachter haftet ihm auch der Reeder oder ein Dritter, der einen Teil der Beförderung ausführt, als ausführender Verfrachter.

4. Die Beförderung unter Verwendung von Seefrachtbriefen und elektronischen Konnossementen. a) Die Entwicklung des Seeverkehrs. In *Berkeleys Bank, Ltd v Customs and Excise* [1963] 1 Lloyd's Rep 81, 90 zitiert Lord Diplock aus einem 80 Jahre zuvor verkündeten Urteil: „*The bill of lading, until complete delivery of the cargo has been made on shore to someone rightfully claiming under it, remains in force as a symbol, and carries with it not only the full ownership of the goods, but also all rights created by the contract of carriage between the shipper and the shipowner. It is a key which in the hands of a rightful owner is intended to unlock the door of the warehouse, floating or fixed, in which the goods may chance to be.*“ Damit wird die auch nach wie vor zentrale Stellung, die das Konnossement im Seefrachtrecht einnimmt, umfassend gekennzeichnet. Die von Lloyd, L.J. in *LMCLQ* 1989, 47

aufgeworfene Frage: „*The bill of lading, do we really need it?*“ steht hierzu durchaus nicht im Widerspruch, weist jedoch auf eine Entwicklung hin, die das Konnossement nicht mehr unangefochten als das für den Überseeverkehr unentbehrliche Transportdokument erscheinen lässt. Wenn zB ein multinationaler Konzern seine Güter verschifft, ist Empfänger eine Konzerngesellschaft, die die Güter erst im Bestimmungsland verkauft. Eines Dokuments, welches kraft seiner Traditionswirkung seinen Inhaber in die Lage versetzt, über die noch schwimmende Ware zu verfügen, bedarf es hier nicht. Wesentlich ist nur, dass der Ablader eine schriftliche Bestätigung der Übernahme zur Verschiffung erhält, welche gleichzeitig den Empfänger in den Stand versetzt, die Auslieferung zu verlangen. Selbst die damit verbundene Übersendung dieses Dokuments kann sich jedoch als Hindernis für die schnelle und reibungslose Abwicklung des Überseegegeschäfts auswirken. So schnell, wie ein auf dem Trailer des Abladers verbleibender Container im Fährverkehr zwischen den Ostseehäfen bewegt wird, kann das gesondert im Original versandte Transportdokument den Bestimmungshafen nicht erreichen – vgl. HOLG Hamburg TranspR 1983, 157 = VersR 1984, 534 („Atlantic Project“); hierzu Lau DVIS (1984) A 51, 22 ff. Durch kurzfristige Aufenthalte in den Ladehäfen im Containerverkehr und durch Anlaufen nur eines Lade- und Löschhafens, von Tankern bedingte kurze Fahrtzeiten wirken sich im Akkreditivgeschäft dahin aus, dass die Konnossemente ebenfalls nicht rechtzeitig bei Ankunft des Schiffes präsentiert werden können. Die Auslieferung der Güter nur gegen eine Garantieerklärung, mit der die Bank desjenigen, an den die Güter ohne Konnossemente ausgeliefert werden, den Verfrachtern von Ansprüchen bei Präsentation des Konnossements durch einen Dritten freihält, stellt nur einen vielfach benutzten Ausweg dar, mit dem versucht wird, die Vorteile kurzer Umschlagzeiten und schneller Beförderung nicht durch Beharren auf durch das Gesetz vorgegebene Positionen obsolet werden zu lassen. Dies darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Durchführung eines Seetransports unter einem Konnossement nach wie vor den Regelfall darstellt. Daran ändern auch nichts die von Basedow Transportvertrag S 377 f für eine Zurückdrängung des Konnossements ins Feld geführten Fälle des Missbrauchs, die er angesichts der Tag für Tag reibungslos durchgeführten Transporte in ihrer Bedeutung maßlos überschätzt. Letzteres wird nur allzu deutlich durch seine abschließend hierzu gemachte Bemerkung aaO S 379, wenn die im Jahr 1982 von Grönfors mitgeteilten Schätzungen zuträfen, wonach im Nordatlantikverkehr nur rund 15 % aller Ablader ein Konnossement benötigten, seien „die Aussichten auf eine Besserung nicht schlecht.“

- 124 b) **Die Regelungen im 4. Seerechtsänderungsgesetz.** Es war bisher der Praxis überlassen geblieben, sich diesen Gegebenheiten anzupassen. Der Beweisfunktion für die Übernahme der Güter und der Legitimation des Empfängers kann damit Genüge getan werden, dass der Verfrachter ein Dokument ausgibt, welches eine Empfangsbestätigung enthält und gleichzeitig den Empfänger nennt, an den das übernommene Gut auszuliefern ist, der lediglich seine Identität nachweisen muss. Damit dient der Seefrachtbrief einmal als **Beweis für die Übernahme der Güter**, so wie sie in ihm beschrieben sind. Zum anderen ist er **Beweisurkunde für Abschluß und Inhalt des Frachtvertrages**. Reedereien haben verschiedene Formen derartiger Dokumente entwickelt, die als Seefrachtbriefe – *Sea Waybill* – bezeichnet werden – s hierzu Herber TranspR 1986, 169 ff. Die Bedeutung, die derartige Seefrachtbriefe inzwischen erlangt haben, trat schon 1987 auf einem Symposium in Hamburg zutage – s hierzu den Bericht von Schinzing TranspR 1988, 10 sowie Schinzing S 33, 37 ff. Dort wurde das Ergebnis einer Studie der Ablader von chemischen Produkten wiedergegeben, nach der lediglich 15 % des Ladungsvolumens von chemischen Produkten die