

## **Workshop**

zum

**Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI = Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure)**

**14. November 2006, Duisburg-Ruhrort, Haus Rhein**

**Die neue Rechtslage durch das CMNI unter besonderer Berücksichtigung der Haftung des Frachtführers**

Dr. Werner Koriath, Rechtsanwalt

### **I.**

#### **Einleitung**

In der Einführung und in dem Vortrag über die Umsetzung des CMNI in den anderen ratifizierenden Staaten haben Herr Rechtsanwalt Dütemeyer und Frau Mr Hacksteiner ausgeführt, dass die Initiative über ein Internationales Übereinkommen für die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt vom Verein für Binnenschifffahrt und Wasserstraße e. V. ausging. Ergänzend hierzu möchte ich hier an die leider bereits verstorbenen Mitglieder des Unterausschusses des Fachausschusses für Binnenschifffahrtsrecht, der einen Entwurf für ein solches Übereinkommen vorgelegt hat, erinnern, nämlich an Prof. Dr. Müller, Dr. Bauer, Dr. Pabst und Dr. Brunn.

Neben dem von meinen Vorrednern dargelegten Erfordernis einer Internationalen Rechtsvereinheitlichung hat das CMNI für die deutsche Binnenschifffahrt deshalb eine besondere Bedeutung, weil nach Inkrafttreten des Transportrechtsreformgesetzes die rechtliche Schlechterstellung gegenüber den ausländischen Schifffahrtstreibenden, die grenzüberschreitend, insbesondere im Stromgebiet des Rheins tätig sind, beseitigt wird. Die Rheinanliegerstaaten und Belgien besitzen mit Ausnahme von Frankreich eine binnenschifffahrtsrechtliche Konzeption, die weitgehend den seerechtlichen Bedingungen entspricht. Da nach deutschem Recht die zwingenden Bestimmungen des Transportrechtsreformgesetzes auch für Transporte mit Auslandsberührung anwendbar sind, entfällt die Möglichkeit, vornehmlich in Bezug auf Haftungsbestimmungen, aufgrund von Verlade- und Transportbedingungen eine den ausländischen Rechten gleichstehende Haftungsordnung zu erreichen. Zukünftig wird jedoch bei grenzüberschreitenden Transporten mit einer Sprache gesprochen werden können, wobei allerdings abzuwarten ist, wie die jeweilige nationale Rechtsprechung die einzelnen Bestimmungen des CMNI auslegt und interpretiert.

## II.

### **Grundkonzeption des Übereinkommens**

Das Übereinkommen enthält 10 Kapitel und 38 Artikel. Es regelt sowohl materiell-rechtliche Fragen des Frachtgeschäfts als auch kollisionsrechtliche und völkerrechtliche Fragen.

Die materiell-rechtlichen Fragen werden in den Kapiteln 1-7 geregelt, während die Kapitel 8-10 teilweise kollisionsrechtliche und völkerrechtliche Bestimmungen enthalten.

Das Übereinkommen wird inhaltlich von Regelungen nationaler Rechte und von bereits bestehenden internationalen Übereinkommen, und zwar für die Straßen-, Schienen-, Luft- und Seebeförderungen bestimmt (insbesondere: CMR, Haager-Visby Regeln, Hamburg-Regeln, Montrealer Übereinkommen, CIM).

## III.

### **Die einzelnen Vorschriften**

#### **Kapitel I Allgemeine Bestimmungen**

##### **Artikel 1 (Begriffsbestimmungen)**

In Artikel 1 finden sich Definitionen der im Übereinkommen verwendeten Begriffe.

Besonderheiten zum geltenden Recht ergeben sich nicht in Bezug auf die Begriffe Frachtvertrag, Frachtführer, Absender oder Empfänger.

In Artikel 1 Nr. 3 wird vom "ausführenden Frachtführer" gesprochen. Ausführender Frachtführer ist jede andere Person als ein Bediensteter oder ein Beauftragter des Frachtführers, welcher der Frachtführer die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise übertragen hat. Näheres hierzu bei der Erörterung zu Kapitel V, Artikel 4.

In Nr. 6 wird der Begriff der Frachturkunde genannt. Frachturkunde ist jede Urkunde, welche den Inhalt des Frachtvertrages und die Übernahme der Güter bestätigt. Dies kann ein Frachtbrief oder ein Konnossement sein. Der Ladeschein, der dem seerechtlichen Begriff des Konnossements entspricht, wird

nicht mehr erwähnt.

Nr. 7 stellt klar, dass Schlepp- oder Schubverträge keine Frachtverträge im Sinne des CMNI sind. Im deutschen Recht wurde bisher das Vorliegen eines Frachtvertrages dann angenommen, wenn ein Schwimmkörper ohne eigene Besatzung durch das schleppende Schiff zu einem anderen Ort verbracht wird, während das Verschleppen eines Schiffes mit Besatzung als Werkvertrag eingeordnet wird.

Das Übereinkommen erstreckt sich nicht auf Gepäck und Fahrzeuge von beförderten Personen. Dagegen umfasst der Begriff Güter auch die Beförderungsgeräte (insbesondere Container) oder die Verpackung, falls sie vom Absender gestellt werden.

## **Artikel 2 (Anwendungsbereich)**

Artikel 2 regelt den räumlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens.

Grundvoraussetzung für die Anwendung des Übereinkommens ist das Vorliegen eines Frachtvertrages über eine internationale Beförderung. Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort müssen in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer Vertragspartei des Übereinkommens ist.

Dies bedeutet, dass bei grenzüberschreitenden Transporten von den Niederlanden nach Deutschland das CMNI bereits gilt, da der Ladehafen in einem Vertragsstaat liegt. Wird dagegen ein grenzüberschreitender Verkehr von Deutschland nach Frankreich ausgeführt, gilt das CMNI nicht, da weder Deutschland noch Frankreich das Übereinkommen bisher ratifiziert haben.

Fällt ein Beförderungsvertrag unter den Anwendungsbereich des Übereinkommens, dann kommt es auf die Staatszugehörigkeit, den Registerort oder Heimathafen des Schiffes oder dessen Einordnung als See- oder Binnenschiff nicht an. Erfreulich ist, dass Abs. 2 den Streit beendet, wann Seerecht oder Binnenschiffahrtsrecht zur Anwendung kommt. Seerecht gilt nur dann, wenn die auf einer Seeordnung unterliegenden Gewässer zurückgelegte Strecke die größere ist. Eine andere Auffassung ging davon aus, dass es nicht auf die Länge der zurückzulegenden Strecke ankommt, sondern auf den Charakter der Reise, wobei als Kriterium hierfür die Überwindung der Seegefahren herangezogen wurde.

## **Kapitel II Rechte und Pflichten der Vertragsparteien**

### **Artikel 3 (Übernahme, Beförderung und Ablieferung der Güter)**

Neben der selbstverständlichen Verpflichtung des Frachtführers, das Gut zu befördern und es in demselben Zustand, in dem er es erhalten hat, an den Empfänger abzuliefern, wird abweichend vom deutschen Recht (§ 407 Abs. 1 HGB) noch erwähnt, dass die Güter fristgemäß abzuliefern sind.

In Absatz 2 ist ausgeführt, dass die Güter im Schiff sowohl übernommen als auch abgeliefert werden. Näheres hierzu bei der Erörterung der Obhutshaftung des Frachtführers.

Die Auswahl des Schiffes für den Transport bleibt dem Frachtführer überlassen; es sei denn, die Beförderung würde mit einem bestimmten Schiff oder Schiffstyp vereinbart (Absatz 3, Satz 1). Satz 2 spricht wiederum eine Selbstverständlichkeit aus, nämlich die Pflicht, vor und bei Antritt der Reise für ein see- und ladungstüchtiges Schiff zu sorgen.

Unter welchen Umständen während der Reise ein Umladen möglich ist, bestimmt Absatz 4. Generell besteht ein Recht zum Umladen nur dann, wenn Schifffahrtshindernisse eintreten, die zum Zeitpunkt des Abschlusses des Frachtvertrages unvorhersehbar waren.

Absatz 5 modifiziert die Verpflichtung, ein seetüchtiges Schiff zu stellen. Der Frachtführer hat sicherzustellen, dass durch das Laden, Stauen und Befestigen der Güter die Sicherheit des Schiffes nicht gefährdet wird.

Eine Decksverladung oder die Beförderung in offenen Schiffen ist nur dann erlaubt, wenn dies mit dem Absender vereinbart worden ist oder Gebräuche des betreffenden Handels eine Decksverladung gestatten oder geltende Rechtsvorschriften eine Decksverladung vorschreiben (Absatz 6).

Welche Rechtsfolgen bei einer unerlaubten Decksverladung eintreten, regelt das CMNI im Gegensatz zu den Hamburg-Regeln nicht. Nach den Hamburg-Regeln besteht eine Haftung des Frachtführers für Verlust oder Schäden an dem Gut. Darüber hinaus verliert er das Recht, seine Haftung zu beschränken (Art. 9 Abs. 3 und Abs. 4 HR).

Wegen Fehlens einer ausdrücklichen Regelung ergeben sich die Rechtsfolgen bei einer nicht zulässigen Decksverladung im Geltungsbereich des CMNI nach allgemeinen Grundsätzen. Näheres hierzu bei der Erörterung über die Haftungsregeln.

## **Artikel 4 (Ausführender Frachtführer)**

Artikel 4 befasst sich mit dem Begriff des "ausführenden Frachtführers". Die vorgesehene Regelung bereitet mir etwas Kopfschmerzen, und zwar deshalb, weil Artikel 4 wie im deutschen Recht § 437 HGB von dem Idealfall ausgeht, nämlich von einem Absender, dem Hauptfrachtführer und dem Unterfrachtführer als ausführenden Frachtführer. Die Praxis beschränkt sich jedoch nicht auf den Idealfall. Vielfach wird beim Ausführen eines Frachtvertrages nicht nur ein Hauptfrachtführer und der Unterfrachtführer als ausführender Frachtführer tätig, sondern mehrere Unterfrachtführer. Es besteht eine Kette von Frachtführern, die beim ausführenden Frachtführer endet.

Betrachten wir zunächst, welche Regelungen in Artikel 4 enthalten sind.

Vorab wird klargestellt, dass der Frachtvertrag zwischen dem Frachtführer und dem ausführenden Frachtführer unter das Übereinkommen fällt. In Bezug auf diesen Frachtvertrag - nämlich den Frachtvertrag zwischen dem Hauptfrachtführer und dem ausführenden Frachtführer - ist der vertragliche Frachtführer als Absender anzusehen und der ausführende Frachtführer ebenfalls als Frachtführer im Sinne des Übereinkommens.

Absatz 2 Satz 1 enthält einen allgemeinen Grundsatz: Der Hauptfrachtführer hat gegenüber dem Absender weiterhin dafür einzustehen, dass die Beförderung vertragsgemäß durchgeführt wird. Für Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Frachtführers haftet er.

Wichtig ist Satz 2 von Absatz 2. Es heißt dort wie folgt:

"Alle für die Haftung des Frachtführers geltenden Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten auch für die Haftung des ausführenden Frachtführers für die von ihm durchgeführte Beförderung."

Dies bedeutet, dass der ausführende Frachtführer zwar nicht in den vom vertraglichen Frachtführer mit dem Absender geschlossenen Vertrag eintritt, gleichwohl aber für ihn im Verhältnis zum Absender oder Empfänger für die Zeit seines Tätigwerdens alle für die Haftung des vertraglichen Beförderers maßgeblichen Bestimmungen des Übereinkommens gelten.

Eine weitere in § 437 HGB nicht vorgesehene Regelung besagt, dass der Frachtführer den Absender in jedem Fall zu unterrichten hat, wenn er die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Frachtführer überträgt.

Ob diese Bestimmung besonders praxisnah ist, kann bezweifelt werden.

Absatz 4 beinhaltet eine Schutzbestimmung für den ausführenden Frachtführer. Vereinbarungen des Hauptfrachtführers mit dem Absender oder dem Empfänger, durch die die Haftung erweitert wird, wirken nur dann gegen den ausführenden Frachtführer, wenn er ihnen ausdrücklich und schriftlich zugestimmt hat. Andererseits kann der ausführende Frachtführer alle Einwendungen geltend machen, die dem vertraglichen Frachtführer aus dem Frachtvertrag gegen den Absender zustehen.

Somit besteht einmal eine besondere Ausprägung des Verbotes von Verträgen zu Lasten Dritter und zum anderen eine Ausprägung des Vertrages zugunsten eines Dritten.

Absatz 5 enthält die auch in § 437 HGB vorgesehene Regelung, dass nämlich Frachtführer und ausführender Frachtführer als Gesamtschuldner haften, wobei Rückgriffsrechte zwischen ihnen durch die Bestimmungen des Artikels 4 nicht berührt werden.

Nachdem wir uns mit den rechtlich nicht sehr schwierigen Regelungen im Idealfall, nämlich Absender, Hauptfrachtführer, Unterfrachtführer als ausführender Frachtführer bekannt gemacht haben, soll nunmehr versucht werden, diese Regelungen auf den in der Praxis häufigen Fall der Beteiligung einer Kette von Frachtführern zu übertragen.

Gehen wir von einem einfachen Beispiel aus und schieben zwischen dem Hauptfrachtführer und dem ausführenden Frachtführer einen weiteren Frachtführer als ersten Unterfrachtführer ein.

Verursacht nun der ausführende Frachtführer einen Schaden, so stellt sich die Frage, ob der Urabsender neben dem Hauptfrachtführer auch den ausführenden Frachtführer, der in keinem Vertragsverhältnis zum Hauptfrachtführer steht, in Anspruch nehmen kann.

Da der ausführende Frachtführer nicht in den Frachtvertrag seines Vertragspartners mit dem Absender oder einem weiteren Frachtführer als Absender eintritt, wird die Rechtskonstruktion gewählt, seine Verantwortlichkeit sei eine Variante des gesetzlichen Schuldbeitritts. Bei dieser Konstruktion kann sich jedoch der Schuldbeitritt streng genommen immer nur auf das Vertragsverhältnis seines Auftraggebers zu seinem Vordermann beziehen, nicht aber auf eine Kette von Frachtverträgen. Dies würde bedeuten, dass der Urabsender keinen unmittelbaren Anspruch gegen den ausführenden Frachtführer erlangt, wenn nicht der Idealfall vorliegt, nämlich ein Hauptfrachtführer und ein Unterfrachtführer als ausführender Frachtführer, sondern eine Kette von Frachtverträgen besteht. Andererseits kann der ausführende Frachtführer dann nicht die

Einwendungen geltend machen, die dem Hauptfrachtführer aus dem Frachtvertrag (mit dem Absender) zustehen. Allenfalls könnte argumentiert werden, dass der ausführende Frachtführer konkludent seinen Schuldbeitritt erklärt für alle ihm vorhergehenden Frachtverträge. Ob ein solches Argument jedoch rechtlich haltbar ist, muss in Frage gestellt werden.

Die deutsch-rechtliche Bestimmung des § 437 HGB soll u. a. die Funktion haben, den geschädigten Urabsender oder Endempfänger vor der Insolvenz des Hauptfrachtführers zu bewahren. Wird die Auffassung vertreten, bei einer Kette von Frachtverträgen könne der Urabsender nicht unmittelbar den ausführenden Frachtführer in Anspruch nehmen, entfällt diese Funktion. Der Urabsender wird sich dann nur mit einer Kette von Abtretungen helfen können.

Eine rechtlich einwandfreie Lösung dieses Fragenkomplexes schwebt mir leider noch nicht vor. Daher kann ich nur auf die Problematik hinweisen.

#### **Artikel 5 (Lieferfrist)**

Besonderheiten ergeben sich hinsichtlich dieser Regelung nicht.

#### **Artikel 6 (Pflichten des Absenders)**

Neben der selbstverständlichen Pflicht des Absenders zur Zahlung der Fracht statuiert Absatz 2 Satz 1 eine Regelung über dessen Pflicht, vor Übergabe der Güter gewisse Mindestangaben über die zu befördernden Güter zu machen, und zwar schriftlich. Wegen des Schutzcharakters dieser Verpflichtung des Absenders für den Frachtführer sollen die erforderlichen Angaben genannt werden:

- a) Maß, Zahl oder Gewicht und Stauungsfaktor der Güter. Das Erwähnen des Stauungsfaktors ist ohne Vorbild; für die Praxis jedoch wesentlich, da der benötigte Laderaum exakt kalkuliert werden kann. Wegen des Stauungsfaktors hat es mehrfach Auseinandersetzungen gegeben;
- b) Merkzeichen, die für die Unterscheidung der Güter erforderlich sind;
- c) Natur, besondere Merkmale und Eigenschaften der Güter. Diese Angaben sind nicht nur bei der Beförderung gefährlicher Güter von Bedeutung, sondern sie sollen dem Frachtführer Anhaltspunkte darüber liefern, wie die Güter während der Beförderung zu behandeln sind;
- d) Weisungen für die zollrechtliche oder sonstige amtliche Behandlungen der Güter;

- e) Weitere für die Aufnahme in die Frachturkunde erforderlichen Angaben, so z. B. Name des Empfängers und die genaue Löschstelle;

Absatz 3 beinhaltet Verpackungs- und Kennzeichnungspflichten.

Absatz 4 enthält den Grundsatz, dass der Absender das Gut zu laden, zu stauen und zu befestigen hat. Dieser Grundsatz wird jedoch eingeschränkt durch die Formulierung "vorbehaltlich der dem Frachtführer obliegenden Pflichten". Dadurch soll die bereits in Artikel 3 Absatz 5 enthaltene Pflicht des Frachtführers sichergestellt werden, die Schiffssicherheit durch das Laden nicht zu gefährden.

#### **Artikel 7 (Gefährliche und umweltschädliche Güter)**

Die in Artikel 7 enthaltenen Sonderregelungen über die Beförderung gefährlicher oder umweltschädlicher Güter legen dem Absender besondere Informationspflichten auf. Ferner wird geregelt, welche Folgen entstehen, falls die Güter nicht weiterbefördert, gelöscht oder abgeliefert werden können.

Eine Definition der Begriffe "Gefährliche oder Umweltschädliche Güter" enthält Artikel 7 nicht. Es sollen jedoch alle Güter erfasst werden, die unter beförderungsspezifischen Gesichtspunkten als gefährlich oder umweltschädlich anzusehen sind. So kann z. B. eine Ladung Düngemittel, die ansonsten harmlos ist, jedoch in Verbindung mit Feuchtigkeit schädlich auf das Schiffskasko einwirken kann, als ein gefährliches Gut qualifiziert werden. Wird der Frachtführer über die Eigenschaften des Gutes entsprechend unterrichtet, vermag er unter Berücksichtigung der von dem jeweiligen Gut ausgehenden Gefahren die Reise entsprechend vorzubereiten. Ergeben sich aufgrund des geladenen Gutes Reisehindernisse oder Hindernisse beim Löschen, so hat der Absender die Kosten des Rücktransportes zu tragen. Ergeben sich darüber hinaus unmittelbare Gefahren für Menschen, Sachen oder die Umwelt, dann steht dem Frachtführer, ohne dass er wie nach deutschem Recht Weisungen des Absenders oder des Empfängers einholen muss, das Recht zu, die Güter auszuladen, unschädlich zu machen oder sogar zu vernichten. Die aufgrund der zu treffenden Maßnahmen entstehenden Kosten hat der Absender zu tragen.

#### **Artikel 8 (Haftung des Absenders)**

Artikel 8 postuliert eine verschuldensunabhängige Haftung für alle Schäden und Aufwendungen, falls der Absender nicht vollständige Angaben über das

Ladegut macht, wenn gefährliche oder umweltschädliche Güter nicht hinreichend gekennzeichnet sind oder die erforderlichen Begleitpapiere fehlen, unrichtig oder unvollständig sind. Im Gegensatz zu der deutsch-rechtlichen Regelung des § 414 Abs. 1 S. 2 HGB ist die Haftung des Absenders unbegrenzt.

#### **Artikel 9 (Rücktrittsrecht des Frachtführers)**

Falls der Absender die ihm auferlegten Pflichten verletzt, kann der Frachtführer die Güter auf Kosten des Absenders wieder ausladen. Ferner ist ihm ein Wahlrecht dahingehend eingeräumt, entweder ein Drittel der vereinbarten Fracht zu verlangen, oder neben etwa entstandenen Liegegeldern eine Entschädigung für die aufgewendeten Kosten und eventuell für die Distanzfracht.

#### **Artikel 10 (Ablieferung der Güter)**

In Übereinstimmung mit dem geltenden deutschen Recht wird in Abs. 1 bestimmt, dass der Empfänger, wenn er nach Ankunft der Güter am Ablieferungsort deren Auslieferung verlangt, für die Fracht haftet und für alle übrigen auf den Güter lastenden Forderungen sowie für Beiträge im Fall einer großen Havarei.

Ergibt sich die Fracht aus der Frachturkunde nicht, so wird nicht die in dem Frachtvertrag vereinbarte Fracht geschuldet, sondern nur die marktübliche Fracht.

Was als Ablieferung zu verstehen ist, bestimmt Absatz 2. Es handelt sich um das Bereitstellen der Güter gemäß den Bedingungen des Frachtvertrages oder den für den betreffenden Handel geltenden Gebräuchen. In der Praxis ist es normalerweise so, dass mit der Vorlage des Schiffes und dem Aufdecken der Luken der Tatbestand der Ablieferung erfüllt ist. Das schließt allerdings weitere mitwirkende Handlungen der Schiffsbesatzung nicht aus, z. B. Verhören des Schiffes.

### **Kapitel III Frachturkunden**

In Kapitel III beschäftigen sich die Artikel 11 bis Artikel 13 mit den Frachturkunden.

Entsprechend der deutsch-gesetzlichen Regelung kommen als Frachturkunden der Frachtbrief und das Konnossement in Betracht. Der deutsch-rechtliche Begriff des Ladescheins für das Binnenschiffahrtskonnossement entfällt. Der Abschied von diesem Begriff fällt nicht sehr schwer, da in der Praxis überwiegend schon die Bezeichnung Konnossement anstelle Ladeschein verwen-

det wird.

Abweichend vom deutschen Recht ist die Originalausfertigung der Frachturkunde nicht vom Absender auszustellen, sondern vom Frachtführer (Art. 11 Abs. 1). Dies ist eine vernünftige und praxisgerechte Regelung, da überwiegend - abgesehen von Großunternehmen, die eine eigene Verfrachtungsabteilung unterhalten und von der Praxis in der Tankschiffahrt - die Frachturkunde vom Frachtführer ausgestellt wird. Die abweichende Regelung im deutschen Recht ist offensichtlich noch ein Relikt aus dem Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch aus dem 19. Jahrhundert. Es galt das Fuhrmannsrecht und auch der Binnenschiffsfrachtführer war Fuhrmann. Den Fuhrleuten sollte die Arbeit des Ausstellens von Frachturkunden abgenommen werden.

Das CMNI enthält den Grundsatz, dass der Frachtführer für jede Beförderung eine Frachturkunde auszustellen hat. Jeder Unterfrachtführer ist Frachtführer. Somit kann der Fall eintreten, dass für einen Transport mehrere Frachtbriefe existieren. Dies ist sicherlich nicht wünschenswert. Ein Ausweg könnte sein, ähnlich dem seerechtlichen Durch-Konnossement einen vom Hauptfrachtführer auszustellenden Durch-Frachtbrief zu verwenden.

Verlangt der Absender das Ausstellen eines Konnossements, so kann nur ein Frachtführer - und das wird in der Regel der Hauptfrachtführer sein - das Konnossement ausstellen. Eine Mehrzahl von Konnossementen würde das Konnossement als Wertpapier völlig entwerten. Wichtig ist natürlich, den ausführenden Frachtführer darüber zu unterrichten, dass ein Konnossement ausgestellt wurde.

Die Originalausfertigung der Frachturkunde ist vom Frachtführer oder Schiffsführer oder von einer vom Frachtführer ermächtigten Person zu unterzeichnen. Wird verlangt, dass der Absender das Original oder eine Kopie mitunterzeichnet, dann kann dieses Recht wohl nur der Hauptfrachtführer ausüben, der in einem Vertragsverhältnis zum Absender steht.

Die Form der Unterzeichnung ist weitgehend freigestellt. Die Unterschriften können handschriftlich, in Faksimile gedruckt, perforiert, gestempelt mit Zeichen oder sonstigen mechanischen oder elektronischen Mitteln gefertigt werden; es sei denn, dies sei nach dem Recht des Staates, in dem die Urkunde ausgestellt wird, verboten.

Absatz 4 von Artikel 11 stellt entsprechend der deutsch-gesetzlichen Regelung klar, dass das Konnossement allein für das Verhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger der Güter maßgebend ist. Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrages maßgebend. Es können sich somit unterschiedli-

che Bedingungen zwischen Frachtvertrag und den Bedingungen des Konnossements ergeben.

Welche Angaben eine Frachturkunde enthalten soll, wird in Absatz 5 aufgezählt. Es ergeben sich zu der deutsch-gesetzlichen Regelung keine wesentlichen Änderungen.

Erwähnenswert ist, dass dann, wenn die Güter noch nicht an Bord des Schiffes verladen worden sind, ein entsprechender Vermerk in die Frachturkunde aufzunehmen ist.

Der Frachtführer hat zwar eine Frachturkunde auszustellen. Er ist also dazu verpflichtet. Absatz 5 von Artikel 11 stellt jedoch klar, dass das Fehlen einer Frachturkunde oder deren Unvollständigkeit nicht die Gültigkeit des Frachtvertrages selbst berührt. Der CMNI-Frachtvertrag ist somit kein Realvertrag, der mit dem Ausstellen einer Frachturkunde zustandekommt, sondern ist und bleibt Konsensualvertrag.

Begrüßenswert sind die Bestrebungen, ein einheitliches Formular für einen Frachtbrief einzuführen. Es sind verschiedene Vorschläge unterbreitet worden. Nach einem Vorschlag soll ein CMR-Frachtbrief Vorbild für einen Binnenschiffahrts-Frachtbrief sein. Einem solchen Versuch stehe ich allerdings skeptisch gegenüber. Dieser Vorschlag enthält zu stark landfrachtrechtliche Elemente. Im Übrigen werden in der Binnenschiffahrt schon jetzt Frachturkunden verwendet, die durchaus den Erfordernissen einer Frachturkunde nach dem CMNI genügen.

Ungeachtet der begrüßenswerten Einheitlichkeit einer Frachturkunde bleibt es jedem Frachtführer vorbehalten, seinen Frachtbrief zu verwenden.

Die Frachturkunde dient Beweiswecken. Bis zum Beweis des Gegenteils dient sie als Nachweis für den Abschluss und den Inhalt des Frachtvertrages sowie für die Übernahme der Güter durch den Frachtführer (Art. 11 Abs. 3).

Artikel 12 Abs. 1 beschäftigt sich mit Vorbehalten in den Frachturkunden. Da eine Frachturkunde ohne Vorbehalt die Vermutung begründet, dass die Güter im äußerlich guten Zustand waren, ist bei der Übernahme der Güter sorgfältig darauf zu achten, ob nicht Vorbehalte angebracht sind. Die Vorbehalte beziehen sich auf Maß, Zahl oder Gewicht der Güter, auf Merkzeichen und insbesondere auf den äußeren Zustand der Güter.

Eine pauschale Unbekannt-Klausel reicht nicht aus, um die Vermutung des Empfangs der Güter im äußerlich gutem Zustand auszuräumen. Kurze Hinweise darauf, warum ein Vorbehalt in die Frachtkunde aufgenommen wird, sind erforderlich, so z. B. der Hinweis darauf, dass eine Kontrolle der Zahl der Güter deshalb nicht möglich war, weil mit zwei Gängen geladen wurde.

Eines Vorbehalts bedarf es nicht, wenn die Güter in einem vom Absender versiegelten Container oder Laderaum befördert werden. Vielmehr begründet Absatz 3 von Artikel 12 für diesen Fall die Vermutung, dass die Güter schon vor deren Übernahme zur Beförderung beschädigt wurden oder verloren gegangen sind. Wichtig ist allerdings, dass weder das Siegel noch der Container während der Reise beschädigt wurden.

Artikel 13 regelt die Rechtsnatur und die Wirkung des Konnossements. Entsprechend den deutsch-gesetzlichen Regelungen ist das Konnossement Wertpapier. Es kann als Rekta-Konnossement - also auf den Empfänger lauten -, an Order gestellt werden oder auf den Inhaber lauten. Dies entspricht dem deutschen Recht.

Wer aufgrund des Konnossements die Ablieferung verlangen kann, bestimmt Absatz 2. Falls mehrere Personen über eine Originalausfertigung des Konnossements verfügen und zum Empfang des Gutes legitimiert sind, muss der Frachtführer demjenigen das Gut abliefern, der als erster die Ausfertigung des Konnossements vorweist. Wichtig ist jedoch, dass sich der Frachtführer die Ausfertigung des Konnossements zurückgeben lassen muss.

Das Konnossement ist Traditionspapier. Das bedeutet, dass der legitimierte Inhaber mit dieser Urkunde bereits während des Transports über die Güter verfügen kann. Die Übergabe der Urkunde hat für den Erwerb von Rechten an den Gütern dieselbe Wirkung wie die Übergabe der Güter selbst. Der Konnossementsinhaber kann also die Güter während des Transports übereignen, ohne den tatsächlichen oder mittelbaren Besitz an den Gütern zu erwerben.

Wird das Konnossement einem gutgläubigen Dritten übertragen, der im Vertrauen auf die im Konnossement enthaltene Beschreibung der Güter gehandelt hat, so begründet das Konnossement einen unwiderleglichen Beweis für den Abschluss und den Inhalt des Frachtvertrages, für den äußerlichen guten Zustand der Güter sowie für die Richtigkeit der Angaben hinsichtlich der zur Beförderung übernommenen Güter. Gerade wegen des unwiderleglichen Beweises ist es bei einem Konnossement besonders wichtig, berechnete Vorbehalte in das Konnossement aufzunehmen.

## **Kapitel IV Verfügungsrecht**

Kapitel IV befasst sich in den Artikeln 14 und 15 mit dem Verfügungsrecht über das Ladungsgut. Besondere Anmerkungen hierzu habe ich nicht. Es bleibt lediglich festzuhalten, dass grundsätzlich der Absender berechtigt ist, über die Güter zu verfügen. Dieses Verfügungsrecht erlischt, wenn das Original eines Frachtbriefs dem Empfänger übergeben worden ist oder der Absender alle Original-Ausfertigungen eines Konnossements einer anderen Person übergeben hat.

Wurde ein Konnossement ausgestellt, so sind von dem Verfügenden sämtliche Original-Ausfertigungen des Konnossements vorzulegen.

## **Kapitel V Haftung des Frachtführers**

Herz- und Kernstück jeder frachtrechtlichen Konzeption sind die Bestimmungen über die Haftung des Frachtführers. Die Regelungen hierfür finden sich in den Artikeln 16 bis 22.

Das in den vorgenannten Artikeln enthaltene Haftungssystem ist stark seerechtlich geprägt, nach den Hamburg-Regeln und den Visby-Rules, insbesondere hinsichtlich des Haftungsumfangs.

Artikel 16 Absatz 1 beschreibt die Obhutshaftung des Frachtführers. Entsprechend der deutsch-gesetzlichen Regelung haftet der Frachtführer für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch Überschreiten der Lieferfrist entsteht.

Eine Besonderheit zu der deutsch-gesetzlichen Regelung stellt der Entlastungsbeweis dar. Die Haftung ist dann ausgeschlossen, wenn bewiesen wird, der Schaden sei durch Umstände verursacht worden, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können. Im Gegensatz hierzu verlangt ein Haftausschluss nach der deutsch-gesetzlichen Regelung des § 426 HGB, dass der Frachtführer die äußerste ihm zumutbare Sorgfalt angewendet hat. In Bezug auf das Verschulden besteht somit ein gradueller Unterschied. Im Vergleich zum deutschen Transportrecht wird der Entlastungsbeweis erleichtert. Es gilt wieder die Regelung, wie sie nach § 58 BinSchG a. F. bestanden hat.

Der Haftungszeitraum für Verluste oder Beschädigungen des Gutes erstreckt sich nur auf Schäden, die in dem Zeitraum zwischen dem Einladen der Güter in das Schiff und deren Ausladen aus dem Schiff entstanden sind. Die so genannten Landschäden unterliegen nicht den Bestimmungen des CMNI, son-

dem dem auf dem Frachtvertrag anwendbaren Recht ein Staates.

Es wird die Auffassung vertreten, der Haftungszeitraum beginne erst mit dem Ende der Ladearbeiten. Diese Auffassung halte ich nicht für zutreffend. Wird zum Beispiel während des Ladevorgangs von der Besatzung ein Ventil geöffnet und entsteht dadurch an der Ladung ein Nässeschaden, dann wird sich der Frachtführer nicht mit der Begründung exkulpieren können, die Beladung sei noch nicht beendet. Meiner Auffassung nach beginnt der Haftungszeitraum dann, wenn das Gut so in den Verantwortungsbereich des Frachtführers gelangt ist, dass er es vor Schäden bewahren kann.

Artikel 17 (Bedienstete und Beauftragte) regelt, unter welchen Voraussetzungen sich der Frachtführer Handlungen Dritter zurechnen lassen muss. Die Dritten werden bezeichnet als Bedienstete und Beauftragte. Im Gegensatz hierzu spricht § 428 HGB von Handlungen und Unterlassungen seiner Leute oder anderer Personen, denen sich der Frachtführer bei Ausführung der Beförderung bedient. Was den Begriff des Bediensteten anbelangt, so handelt es sich um Personen, die unmittelbar im Dienste des Frachtführers stehen. Wer als Beauftragter in Betracht kommt, ist nicht so eindeutig zu bestimmen. Das Justizministerium vertritt in der Denkschrift zum Budapester Übereinkommen die Auffassung, Beauftragte im Sinne des Übereinkommens seien nur solche Personen, die weisungsabhängig sind. Dies mag folgendes Beispiel verdeutlichen: Zur Übernahme einer bestimmten Ladung muss ein Tankschiff besonders gereinigt werden. Beauftragt mit diesen Arbeiten wird ein selbstständiges Unternehmen. Die Tätigkeit dieses Unternehmens steht zwar in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Beförderung, doch ist dieses Unternehmen nicht weisungsabhängig. Für eine Handlung oder Unterlassung dieses selbstständigen Unternehmens haftet der Frachtführer nicht, doch kann dann wiederum seine Eigenhaftung eintreten, wenn er nicht die Arbeit dieses Unternehmens dahingehend überprüft, ob tatsächlich die Räume des Schiffes sauber sind.

Die Haftung des Frachtführers erstreckt sich ebenfalls auf die Handlungen und Unterlassungen der Bediensteten und Beauftragten des ausführenden Frachtführers, wenn diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.

Die Bediensteten und Beauftragten können sich, wenn sie in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben, ebenfalls auf die gleichen Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, auf die sich der Frachtführer oder ausführender Frachtführer berufen kann (Absatz 3).

Eine Sonderregelung besteht für den Zwangsloten. Dieser gilt nicht als Bediensteter oder Beauftragter des Frachtführers (Absatz 4).

Von besonderer Bedeutung für den Frachtführer ist Artikel 18. Diese Vorschrift führt eine Reihe von Umständen auf, bei deren Vorliegen sich der Frachtführer unter erleichterten Bedingungen von seiner Haftung befreien kann. Vorbild von Artikel 18 waren sowohl die CMR als auch die Visby-Rules, allerdings fehlt in dem Katalog der Haftausschlussgründe im Gegensatz zu den seerechtlichen Regelungen ein Haftausschluss für nautisches Verschulden sowie für Feuer und Explosion.

Über den Haftausschlussgrund "nautisches Verschulden" hat es lange Diskussionen gegeben. Eine Aufnahme dieser Haftausschlussgründe ist nicht zuletzt aufgrund des Widerstandes der deutschen und französischen Seite gescheitert.

Bedeutsam ist der Haftausschlussgrund "Beförderung der Güter auf Deck oder in offenen Schiffen". Es muss sich jedoch dabei um eine erlaubte Beförderung handeln. Nicht erforderlich ist, dass eine Beförderung der Güter auf Deck oder in offenen Schiffen im Frachtbrief vermerkt ist, um den Haftausschluss begründen zu können. Empfehlenswert ist jedoch ein solcher Vermerk aus Gründen der Beweiserleichterung.

Eine erlaubte Beförderung der Güter auf Deck oder in offenen Schiffen bewirkt nun keineswegs einen "absoluten" Haftausschluss. Sind Güter nicht mit der erforderlichen Sorgfalt auf Deck gestaut worden, sodass sie infolge ungenügender Stauung in Verlust geraten, so ergibt sich gleichwohl eine Haftung des Frachtführers gem. Art. 16 Abs. 1.

Was nun eine unerlaubte Decksverladung anbelangt, so haftet der Frachtführer nicht entsprechend den Hamburg-Rules auf jeden Fall und sogar unter Verlust von Haftungsbeschränkungen. Vielmehr wird eine Schadensersatzverpflichtung dann entfallen, wenn der Schaden nicht unter den Schutzzweck des Verbotes der Decksverladung fällt. Der Frachtführer braucht also nur dann Schadensersatz zu leisten, wenn der Schaden am Gut oder dessen Verlust aus dem Bereich der Gefahren stammt, der durch das Verbot der Decksverladung von dem Gut abgehalten werden soll. Wird z. B. Ladung auf Deck dadurch beschädigt, dass ein in unmittelbarer Nähe gestauter Container in Brand gerät und auf die unerlaubte Decksladung übergreift, dann besteht kein innerer Zusammenhang mit dem Verstoß gegen das Verbot der Ladung an Deck. Ein solcher Schaden kann auch unter Deck entstehen.

Die Möglichkeit, sich auch bei unerlaubter Decksverladung auf Haftungsbeschränkungen zu berufen, bleibt dem Frachtführer erhalten; es sei denn, es liegt ein qualifiziertes Verschulden vor.

Ein weiterer in Artikel 18 Abs. 1 vorgesehener Haftausschlussgrund ist die erfolgte oder versuchte Hilfeleistung oder Rettung auf schiffbaren Gewässern. Diese Vorschrift soll verhindern, dass aus Sorge um Schäden an der Ladung Rettungsmaßnahmen unterbleiben oder nicht konsequent durchgeführt werden.

Falls ein Haftausschlussgrund gemäß Absatz 1 vorliegt, so wird vermutet, dass der Schaden aus diesem Umstand und dieser Gefahr entstanden ist. Die Haftbefreiung tritt dann ein, wenn der Frachtführer darlegt und beweist, dass der Schaden aus diesem Umstand entstehen konnte. Dies befreit ihn davon, einen vollen Kausalitätsbeweis zu führen. Die Vermutung zugunsten des Frachtführers kann dadurch widerlegt werden, dass der Ersatzberechtigte den Beweis des Gegenteils führt.

Artikel 19 des Übereinkommens sieht eine Begrenzung der Frachtführerhaftung auf den Wert des Gutes vor. Abweichend vom deutschen Recht und der CMR wird für die Berechnung des Wertes der Güter auf den Wert am vertraglich vereinbarten Ablieferungsort und Ablieferungstermin abgestellt und nicht auf den Übernahmeort und Übernahmetermin.

Die Beurteilung der Frage, ob bei einem Verlust oder einer Beschädigung des Gutes der Frachtführer Zahlung der vollen Fracht verlangen kann, wird der Entscheidung des jeweilig geltenden nationalen Rechts zugewiesen.

Artikel 20 des Übereinkommens ist von besonderer Bedeutung, da diese Vorschrift die Höchstbeträge festlegt, bis zu denen der Frachtführer haftet.

Nach der Grundregel wird für Verlust oder Beschädigung entweder bis zu 666,67 Rechnungseinheiten für jede Packung oder eine andere Ladungseinheit oder bis zu 2 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des in der Frachtturkunde erwähnten Gewichts der verlorenen oder beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist, haftet. Diese Regelung weicht vom deutschen Recht ab, da gemäß § 431 HGB ein Haftungsbetrag von 8,33 Rechnungseinheiten pro Kilogramm vorgesehen ist. Allerdings kann dieser Haftungsbetrag unter bekannten Voraussetzungen durch Allgemeine Geschäftsbedingungen auf 2 Rechnungseinheiten abgesenkt werden.

In Absatz 1 Satz 2 findet sich ferner die so genannte Containerklausel. Für einen leeren Container ist ein Haftungshöchstbetrag von 1.500 Rechnungseinheiten vorgesehen und für einen beladenen Container, dessen genauer Inhalt in der Frachtturkunde nicht angegeben ist, ein Haftungshöchstbetrag von 25.000 Rechnungseinheiten für die darin verstauten Güter und zusätzlich 1.500 Rechnungseinheiten für den Container.

Ist allerdings in der Frachtkunde der Inhalt mit Gewicht angegeben, dann kommt wieder die Kilogramm-Haftung mit 2 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm gem. Satz 1 in Betracht.

Trefflich gestritten werden kann über die Begriffe Packung oder andere Ladungseinheit. In dem Gesetzestext heißt es in Absatz 2 S. 1:

"Wird ein Container, eine Palette oder ein ähnliches Beförderungsgerät benutzt, um Güter zusammenzufassen, so gelten die Packungen oder andere Ladungseinheiten, die in der Frachtkunde als in oder auf diesem Beförderungsgerät verpackt angegeben sind, als Packungen oder Ladungseinheiten."

Die Rechtsprechung tendiert dahin, im Einzelfall auch völlig unverpackte Güter als Packung oder Ladeeinheit anzusehen, so z. B. unverpackte Schweinehälften in einem Kühlcontainer, während z. B. unverpackte Schuhe nicht als Packung oder Ladeeinheit in Betracht kommen werden.

Was Verspätungsschäden anbelangt, so ist die Regelung nach dem Übereinkommen günstiger als nach deutschem Recht. Die Haftung ist beschränkt auf den einfachen Betrag der Fracht (Absatz 3), während nach deutschem Recht der dreifache Betrag in Betracht kommt.

Zum Nachteil des Frachtführers können nach Absatz 4 die vorgenannten Haftungshöchstbeträge dann überschritten werden, wenn

- a) in der Frachtkunde die Natur und der höhere Wert der Güter oder des Beförderungsgeräts ausdrücklich angegeben ist und der Frachtführer diese Angaben nicht widerlegt hat oder
- b) die Parteien höhere Haftungshöchstbeträge ausdrücklich vereinbart haben.

Wichtig ist, dass die Bestimmungen über die Haftungshöchstbeträge gemäß Artikel 20 nicht die Globalhaftung nach dem CLNI verdrängen. Falls ein Schaden eintritt, der mit den Haftungshöchstbeträgen nach CMNI die Globalhaftung gemäß CLNI übersteigt, so kann sich der Frachtführer nach wie vor auf die Globalhaftung berufen. CMNI und CLNI sind internationale Übereinkommen, die sich nicht gegenseitig aus den Angeln heben.

Der Verlust der Haftungsbefreiung und der Haftungsbegrenzung wird in Artikel 21 geregelt. Weist der Geschädigte nach, dass der Frachtführer selbst den

Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht hat, die in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, ist die Folge der Verlust des Rechtes auf die Haftungsbefreiung und Haftungsbegrenzung.

Die Umschreibung des qualifizierten Verschuldens beruht auf dem Seerechtlichen Londoner Übereinkommen von 1976. Zurückzuführen ist diese Verschuldensform auf Artikel 25 und 25 a) des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag 1955.

Die internationale Rechtsprechung wird sich mit diesem Begriff auseinandersetzen müssen. Im Rahmen des Warschauer Abkommens geht die deutsche Rechtsprechung davon aus, dass es sich bei diesem qualifizierten Verschulden um einen Fall grober Fahrlässigkeit handelt. Meiner Auffassung nach liegt jedoch die Messlatte für ein Durchbrechen der beschränkten Haftung höher, zumal schon in der alten Fassung des § 4 des Binnenschiffahrtsgesetzes die dinglich-beschränkte Haftung nur bei "bösllicher Handlungsweise des Schiffseigner - Schiffers" durchbrochen wurde.

Das Durchbrechen der Haftungsbeschränkung setzt voraus, dass der Verschuldensvorwurf den Frachtführer selbst trifft. Das qualifizierte Verschulden von für den Frachtführer handelnden Hilfspersonen genügt nicht, um diesem das Privileg der Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen zu nehmen. Diese Regelung bewirkt eine materiell-rechtliche Änderung des Prinzips der Einstandspflicht für Hilfspersonen.

In Absatz 2 von Artikel 21 wird klargestellt, dass die Bediensteten oder Beauftragten sich dann, wenn ihnen ein persönliches qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen ist, nicht auf die Haftausschlüsse oder Haftungsbeschränkungen berufen können.

In Artikel 22 wird entsprechend der deutsch-rechtlichen Vorschrift des § 434 Abs. 1 HGB geregelt, dass die Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen auch dann gelten, wenn ein Anspruch wegen Verlustes, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung geltend gemacht wird, der nicht nur auf Vertrag, sondern auch auf unerlaubte Handlung gestützt wird. Außervertragliche Ansprüche sollen das System der Haftungsbefreiung und Haftungsbegrenzungen nicht aushebeln.

## **Kapitel VI Fristen für die Geltendmachung von Ansprüchen**

In Kapitel VI. sind die Fristen für die Geltendmachung von Ansprüchen und die

Verjährung geregelt. Artikel 23 behandelt die Schadensanzeige. Gegenüber den CMR-Regelungen und den Regelungen in § 438 HGB ergeben sich keine wesentlichen Änderungen.

Gleiches gilt für die Verjährung, die in Artikel 24 behandelt wird. Generell beträgt die Verjährungsfrist ein Jahr. Diese Frist kann durch eine einseitige Erklärung gegenüber dem Geschädigten verlängert werden.

Soweit es auf die Hemmungs- und Unterbrechungswirkungen der Verjährung ankommt, findet das Recht des Staates Anwendung, dass auf den zugrunde liegenden Frachtvertrag anzuwenden ist.

## **Kapitel VII (Schranken der Vertragsfreiheit)**

Nun zu Kapitel VII mit dem Untertitel Schranken der Vertragsfreiheit. Kapitel VII besteht nur aus dem Artikel 25.

In der Denkschrift des Bundesjustizministeriums wird ausgeführt, Artikel 25 enthalte eine der umstrittensten Regelungen des Übereinkommen.

Absatz 1 bestimmt den zwingenden Charakter des Übereinkommens. Jede vertragliche Vereinbarung ist nichtig, die zu einem Ausschluss, einer Beschränkung oder auch einer Erweiterung der Haftung des Frachtführers, des ausführenden Frachtführers, ihrer Bediensteten oder Beauftragten führt. Weder eine unterschreitende Beschränkung der Haftung des Frachtführers ist zulässig noch eine Erweiterung seiner Haftung. Eine Ausnahme gilt jedoch für die bereits erörterte Möglichkeit, die Haftungshöchstbeträge durch eine Wertdeklaration oder durch ausdrückliche Vereinbarung anzuheben.

Abgesehen von dieser Ausnahme sind Individualvereinbarungen, die nach deutschem Recht zulässig sind, nicht möglich.

Als eine weitere nichtige Vereinbarung gilt jede Abrede mit dem Zweck, dem Frachtführer Ansprüche aus der Versicherung der Güter abzutreten. Damit soll verhindert werden, dass sich der Frachtführer wirtschaftlich gesehen dadurch freizeichnet, dass er sich die Versicherungsansprüche abtreten lässt, die der Geschädigte auf eigene Rechnung erworben hat. Eine solche Abrede ist mir allerdings bisher in der Praxis noch nicht begegnet.

Absatz 2 von Artikel 25 ist von erheblicher Bedeutung, da bestimmte vertragliche Bestimmungen als zulässig angesehen werden, in denen festgelegt wird, dass der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer nicht für Schäden haftet.

Es kommen folgende Haftausschlüsse in Betracht:

- a) nautisches Verschulden;
- b) Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes oder
- c) vor Antritt der Reise bestehende Mängel, wenn die Mängel trotz Anwendung der gehörigen Sorgfalt vor Beginn der Reise nicht zu entdecken waren;

Für die landfrachtrechtliche Schule ist ein Haftausschluss für nautisches Verschulden ein Reizwort. Es wird argumentiert, es könne doch keinen Unterschied machen, ob nun ein LKW-Fahrer mit seinem Fahrzeug oder ein Schiffsführer mit seinem Schiff gegen einen Brückenpfeiler fährt. An sich ein schlagendes Argument.

Zugegeben ist, dass keine Gründe ersichtlich sind, welche den Haftausschluss etwa als ein natürliches Gebot der Gerechtigkeit erscheinen lassen. Gleichwohl ist für die Binnenschifffahrt ein Haftausschluss für nautisches Verschulden zu bejahen. Dem zuvor gebrachten Argument der Landfrachtrechtler möchte ich das Argument von Müller entgegenhalten, der zutreffend hinsichtlich des nautischen Verschuldens auf einen wesentlichen Unterschied zu den Verkehrsträgern der Straße und der Schiene hinweist, nämlich auf die natürlichen Unterschiede der Fahrbahn. Diese ist für Schiene und Straße stabil, "während der Wasserweg seinerseits ebenfalls beweglich ist, ein Schiff Wind und Wellen weit mehr ausgesetzt ist, und je nach Wasserstand oder Anschwemmungen oft täglichem, ja stündlichem Wechsel ausgesetzt ist. Die Schiffsführung ist deshalb nicht nur eine Technik, sondern eine Kunst, die sich nur mit großer Erfahrung erlernen lässt" (IVR-Kolloquium 1997, S. 43).

Ein weiteres Argument möchte ich hinzufügen: Die Binnenschifffahrt steht natürlich und wirtschaftlich der Seeschifffahrt wesentlich näher als dem Landverkehr. Binnenschiffe und Seeschiffe verkehren auf Flüssen, in Flussmündungsgebieten und Häfen nebeneinander. Sie sind den gleichen Risiken ausgesetzt. Darüber hinaus wird das Binnenschifffahrtsrecht häufig in seerechtliche Übereinkommen einbezogen, so in Bezug auf die Bergung und möglicherweise, was den Personenverkehr anbelangt, zukünftig in das seerechtliche Athener Übereinkommen. Warum soll daher die Binnenschifffahrt schlechter gestellt werden als die Seeschifffahrt?

Viele Schadensfälle beruhen auf nautischem Verschulden. Es ist daher zu klären, was unter nautischem Verschulden zu verstehen ist. Nach dem Wortlaut des CMNI ist es eine Handlung oder Unterlassung bei der nautischen Führung

oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes.

Das deutsche Binnenschiffrechts kennt den Begriff des nautischen Verschuldens nicht. Es soll daher zur Bestimmung dieses Begriffs eine Anleihe beim Seerecht gemacht werden.

Gemäß § 607 Abs. 2 HGB bezieht sich das nautische Verschulden auf ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes. Unter Führung des Schiffes sind alle navigatorischen Maßnahmen zu verstehen, die sich auf die Fortbewegung des Schiffes beziehen. In Betracht kommen alle Schiffsmanöver, Ruder-, Maschinenkommandos, Absetzen des Kurses, Beobachtung des Radars, Lichterführung, Signalgebung und Beachtung der Vorschriften des Seestraßenrechts. Bei der sonstigen Bedienung des Schiffes handelt es sich um die technische Handhabung, soweit sie nicht die Navigation betrifft. Dabei ist es gleichgültig, ob das Schiff im Hafen liegt oder sich auf See befindet.

Die Frage ist, ob nach dem CMNI das nautische Verschulden als Oberbegriff sowohl die Navigation als auch die sonstige Bedienung des Schiffes umfasst.

Zu beachten ist, dass die mögliche Freizeichnung wegen eines nautischen Verschuldens zurückzuführen ist auf die Intervention der niederländischen Delegation, da das niederländische Recht einen Haftausschluss bei einem nautischen Verschulden vorsieht. Fraglich ist, ob nach niederländischem Recht das nautische Verschulden im engeren Sinne zu verstehen ist, d. h. sich nur auf die reine Navigation bezieht oder auch auf die sonstige Bedienung des Schiffes. Der Wortlaut der niederländischen gesetzlichen Bestimmung in Artikel 901 könnte für das nautische Verschulden im engeren Sinne sprechen.

In einem beachtenswerten Rechtsgutachten, das Herr Prof. Haak in einem vor einem deutschen Gericht anhängigen Rechtsstreit zur Frage des nautischen Verschuldens erstattet hat, hat er sich zu der Frage geäußert, ob Handlungen, die zur Kategorie "sonstige Bedienung des Schiffes" gehören, zu einem Haftungsausschluss des Frachtführers wegen nautischen Verschuldens führen können. Gegenstand des Rechtsstreits ist das Sinken eines Leichters im Hafen infolge fehlerhaften Festmachens ohne Berücksichtigung des Tidenhubs. Herr Prof. Haak kommt in Analogie zum niederländischen Seerecht zu der Auffassung, es sei Absicht des niederländischen Gesetzgebers, das Haftungsregime des neuen Binnenschiffrechts dem Seerecht gleichzustellen. Falls es die Absicht des Gesetzgebers gewesen wäre, die Kategorie sonstige Bedienung des Schiffes auszuschließen, dann wäre dies ein Bruch mit der bestehenden Praxis. Unmotivierte Unterschiede zwischen See- und Binnenschiff-

fahrtsrecht sollten vermieden werden.

Ausgehend von dieser Interpretation des niederländischen Rechts bin ich der Auffassung, dass es auch im Rahmen des CMNI gerechtfertigt ist, das nautische Verschulden im weiteren Sinne zu verstehen.

Zu diesem Punkt bleibt die Rechtsprechung der nationalen Gerichte abzuwarten.

Ein weiterer wichtiger Haftausschlussgrund ist Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes. Im Tankschiffsbereich haben wir leider eine Reihe von Unfällen zu verzeichnen, die durch Feuer oder Explosion an Bord eines Schiffes verursacht worden sind. Von besonderer Bedeutung ist hier, dass dann, wenn ein solches Ereignis vorliegt, der Haftausschlussgrund erst dann entfällt, wenn nachgewiesen wird, dass das Feuer oder die Explosion durch ein Verschulden des Frachtführers, des ausführenden Frachtführers oder ihrer Bediensteten oder Beauftragten oder durch einen Mangel des Schiffes verursacht wurde.

Die volle Beweislast liegt somit bei dem geschädigten Ladungsinteressenten.

Soweit der weitere Haftausschluss, nämlich vor Beginn der Reise bestehende Mängel des Schiffes in Betracht kommt, so obliegt es dem Frachtführer zu beweisen, dass die Mängel trotz Anwendung der gehörigen Sorgfalt vor Beginn der Reise nicht zu entdecken sind.

Den Freiraum, den das CMNI in Artikel 25 gewährt, gilt es zu nutzen hinsichtlich der möglichen Haftausschlussgründe. Dies kann zweckmäßigerweise aufgrund von Verlade- und Transportbedingungen geschehen. Der Frachtbrief selbst kann sich sehr vereinfachen, wenn neben den nach den CMNI erforderlichen Angaben auf die Verlade- und Transportbedingungen verwiesen wird.

Zur Zeit sind Bestrebungen im Gange, für den internationalen Bereich einheitliche Verlade- und Transportbedingungen zu schaffen. Die Aussichten beurteile ich deshalb als gut, weil wir nun nicht aufgrund der jeweilig geltenden nationalen Rechte operieren müssen, sondern auf der Grundlage eines internationalen Übereinkommens.

## **Kapitel VIII Ergänzende Bestimmung**

Zum Abschluss meines Vortrages möchte ich nur noch einige ergänzende Bestimmungen erwähnen.

In Artikel 27 Abs. 1 wird der Grundsatz postuliert, dass das CMNI nicht die Rechte und Pflichten des Frachtführers gemäß internationalen Übereinkommen oder innerstaatlichem Recht über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Binnen- oder Seeschiffen ändert.

Somit wird ausdrücklich bestätigt, dass das Privileg der Globalhaftung nach dem CLNI - wie bereits erörtert - bestehen bleibt.

Artikel 29 verweist auf das ergänzende nationale Recht. Die Parteien des Frachtvertrages können wählen, welches nationale Recht subsidiär gilt. Wird keine Wahl getroffen, findet das Recht des Staates Anwendung, mit dem der Frachtvertrag die engsten Verbindungen aufweist. Der Begriff der engsten Verbindungen wird in Absatz 3 näher bestimmt. Abweichungen zum bisher geltenden Recht, und zwar Artikel 4 Absatz 4 Satz 2 des Schuldvertragsübereinkommens und Artikel 28 Absatz 4 Satz 1 EGBGB ergeben sich nicht.

Wichtig ist noch die Bestimmung, wonach dingliche Rechte an den abzuliefernden Gütern dem Recht des Staates unterliegen, in dem sich die Güter befinden.

Dies gilt insbesondere für das Pfandrecht als dingliches Recht. Es wird auf das Recht des Staates abgestellt, in dem sich die Güter befinden. Normalerweise ist es so, dass sich die Güter bei Ausübung des Pfandrechts noch im Schiff befinden. Das Pfandrecht erstreckt sich jedoch z. B. nach deutschem Recht unter gewissen Voraussetzungen auf bereits gelöschte Güter (Verfolgungsrecht von drei Tagen).

Soll ein dingliches Recht geltend gemacht werden, so ist anzuraten, zunächst Erkundigungen über das geltende nationale Recht einzuziehen, da in den Vertragsstaaten unterschiedliche Regelungen gelten können.