

Die Haftung des Verfrachters bei der Reisecharter unter besonderer Berücksichtigung des § 663 a HGB und der Grenzen zulässiger Freizeichnung.

Jens Paulsen*)

Teil 1: Verfrachter

I. Definition

Verfrachter ist diejenige Vertragspartei des Seefrachtvertrages, die es übernimmt, im eigenen Namen die Beförderung von Gütern über See auszuführen [1].

A. Unterfrachtvertrag

1.) Personen- und Vertragsbezeichnungen

Im Regelfall sind Reeder bzw. Ausrüster auch zugleich Verfrachter. Jedoch kann ein Charterer auch einen Hauptfrachtvertrag mit einem Reeder bzw. Ausrüster einerseits und einen Unterfrachtvertrag mit einem Befrachter andererseits abschließen. Haupt- und Unterfrachtvertrag sind dann hinsichtlich ihres Zustandekommens und ihrer Wirksamkeit unabhängig voneinander [2].

Bei dieser Konstellation ist der Reeder Hauptverfrachter = Vercharterer, der Charterer im Verhältnis zum Reeder Hauptbefrachter und im Verhältnis zu seinem Befrachter Unterverfrachter, während letzterer im Verhältnis zum Reeder Unterbefrachter ist [3].

2. Haftung im Verhältnis Unterverfrachter/ Unterbefrachter (Charterer/Befrachter)

a) Haftung für die Beförderung mit einem fremden Schiff

Sollte dem Unterverfrachter die Beförderung mit einem fremden Schiff nicht gestattet sein, so haftet er dem Unterbefrachter nach den Grundsätzen des § 565 HGB [4]. Da § 565 HGB einen gesetzlich normierten Fall positiver Forderungsverletzung darstellt, haftet er für jegliches Verschulden nach Maßgabe der §§ 276 BGB, 606 HGB [5]. Jedoch ist Abbedingung des § 565 HGB durch eine Substitutionsklausel möglich [6].

b) Haftung für Abschluß und Erfüllung des Hauptfrachtvertrages

Der Unterverfrachter haftet dem Unterbefrachter ferner für den Abschluß und die Erfüllung des Hauptfrachtvertrages und hierbei auch für das Verschulden des Hauptverfrachters und dessen Leute gem. § 278 BGB, da diese seine Erfüllungsgehilfen sind. Strittig ist, ob er sich von dieser Haftung freizeichnen kann oder ob § 278 BGB in den Rahmen der zwingenden Haftung des § 662 HGB fällt. (Siehe hierzu die Ausführungen unten Teil 3, IV-4).

Unstrittig zwingend haftet er dagegen für das Verschulden der Schiffsbesatzung nach

Maßgabe der §§ 662, 607 I HGB, es sei denn, die §§ 607 II oder 608 HGB greifen zu seinen Gunsten ein.

c) Umfang der Haftung des Unterverfrachters; Demise- und IOC-Klausel

Bei Verschiedenheit von Reeder und Verfrachter wird bisweilen im Konnossement bzw. in der Charterpartie, deren Bedingungen durch eine Incorporation-Clause des Konnossements mit zum Vertragsinhalt gemacht werden können, eine Demise- bzw. Identity-of-Carrier-Clause (IOC-Clause) aufgenommen.

Bei der Demise-Clause zeichnet der Unterverfrachter bzw. Charterer die Konnossemente nur als Vertreter des Reeders/Hauptverfrachters [7], während die IOC-Clause den Reeder und nicht den Unterverfrachter/Charterer nominell als Verfrachter im Konnossement auftreten läßt [8]. Dem Unterverfrachter, der nicht Reeder ist, sollen auf diese Weise die nur dem Reeder zustehenden Haftungsbeschränkungsmöglichkeiten zugute kommen.

Prüssmann [9] weist darauf hin, daß die von Abraham [10] vorgenommene Unterscheidung der beiden Klauseln nicht gerechtfertigt sei, da diese sich nur auf den Wortlaut stütze, während eine sachliche oder rechtliche Unterscheidung nicht durchführbar sei. Wie sonst auch, als durch ein Vertretungsverhältnis, sollte bei der IOC-Klausel der Reeder im Konnossement nominell als Verfrachter auftreten können?

Vornehmlicher Zweck der Klauseln war es, dem Charterer/Unterverfrachter die Haftungsbeschränkung des Reeders zugute kommen zu lassen. Der nur beschränkt haftende Reeder konnte nach seiner Inanspruchnahme durch einen Ladungsbeteiligten einen entsprechenden Anspruch gegen den Charterer/Unterverfrachter geltend machen.

Mit dem Inkrafttreten des SeeRändG von 1972 erübrigt sich jedoch nunmehr die Erörterung der Frage, ob diese Klauseln beim Raumfrachtvertrag nach der Begebung des Konnossements an einen Dritten gem. § 663 a HGB eine Umgehung der zwingenden Haftung des § 662 HGB bewirken [11]: Gem. § 487 I Nr. 1 HGB ist der Charterer (Unterverfrachter) dem Reeder hinsichtlich der Haftungsbeschränkungsmöglichkeit gleichgestellt. Die Regelung des § 487 I Nr. 1 HGB beruht auf Art. 6 II des Internationalen Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen und

gilt somit gleichfalls für die Rechte derjenigen Staaten, welche das Übereinkommen ratifiziert und in ihr nationales Recht übernommen haben.

3. Haftung im Verhältnis Hauptverfrachter/ Unterverfrachter (Charterer)

a) Regreßanspruch des Unterverfrachters gegen den Hauptverfrachter?

Zwar sind Unterfracht- und Hauptfrachtvertrag hinsichtlich ihres Zustandekommens und ihrer Wirksamkeit unabhängig voneinander. Jedoch kann in Fällen der Verletzung von Verfrachterpflichten (z. B. §§ 559, 606 HGB) durch den Hauptverfrachter der diesbezüglich vom Unterbefrachter in Anspruch genommene Unterverfrachter den Hauptverfrachter entsprechend regreßpflichtig machen.

b) Anspruch des Unterverfrachters gegen den Hauptverfrachter wegen des Fehlens oder der Nichteinhaltung vertraglich zugesicherter Schiffseigenschaften

Da es sich bei Frachtverträgen um Sonderformen des Werkvertrages handelt [12], bestimmen sich die Rechte des Unterverfrachters (Charterers) beim Fehlen vertraglich zugesicherter Eigenschaften nach Maßgabe der §§ 633 ff BGB.

Hat das Schiff z. B. nicht die zugesicherte Tragfähigkeit in tdw (tons deadweight), so kann der Unterverfrachter (Charterer) gem. §§ 634, 635 BGB Herabsetzung der Fracht, Rückgängigmachung des Frachtvertrages oder Schadensersatz alternativ fordern. Jedoch tritt der Schadensersatzanspruch dann selbstständig neben den Anspruch auf Frachtherabsetzung, wenn man mit der wohl hM die Tragfähigkeit im Zweifel als Garantie auffaßt [13].

c) Ansprüche des Hauptverfrachters gegen den Unterverfrachter

Der Unterverfrachter haftet dem Hauptverfrachter u. a. für die Schäden, die letzterem durch eine unzulässige Unterverfrachtung entstehen. Jedoch ist dieser Fall selten. Gleiches gilt für die Schäden, die dem Hauptverfrachter durch die Erfüllung zulässiger Unterfrachtverträge entstehen [14].

4. Haftung im Verhältnis Unterbefrachter/ Hauptverfrachter

In diesem Verhältnis bestehen keine vertraglichen Beziehungen, so daß eine Haftung aus Vertrag ausscheidet und nur deliktische Ansprüche in Frage kommen. Da nach dem Überflüssigwerden der IOC-/Demise-Klau-

sel zumindest für die Staaten, für die das Internationale Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen gilt, der Reeder/Hauptverfrachter im Verhältnis zum Unterbefrachter nicht mehr als Verfrachter fingiert wird, ist der Unterverfrachter-Charterer Haftungsadressat des Unterbefrachters.

Teil 2: Reisecharter

I. Definition

Die Reisecharter ist neben der Zeitcharter eine Form des Raumfrachtvertrages iSd § 556 Nr. 1 HGB, bei welcher der Vercharterer auf Grund eines zwischen ihm und dem Charterer abgeschlossenen Chartervertrages, der zumeist in Form einer Charterpartie gem. § 557 HGB beurkundet wird, dem Charterer alternativ einen Teil des Schiffes, das ganze Schiff oder einen bestimmten Raum des Schiffes entweder für eine Reise, eine zusammengesetzte Reise/kombinierte Reise, eine Rundreise oder für eine Reihe von Reisen (Konsekutiv-Charter) verchartert.

II. Rechtsnatur der Reisecharter

Der Seefrachtvertrag und damit auch die Reisecharter ist eine Sonderform des Werkvertrages [15], in dem sich der Verfrachter zur Beförderung der Güter zum Bestimmungshafen verpflichtet. Hieran ändert sich bei der Reisecharter auch dann nichts, wenn dem Charterer bestimmte Weisungsmöglichkeiten hinsichtlich der Verwendung des Schiffes (z. B. durch sogenannte Employment-Klauseln) eingeräumt werden oder wenn er vereinbarungsgemäß die Be- und Entladung (z. B. gem. fio-Klausel) übernimmt, da der Erfolg (zumindest überwiegend) durch den Verfrachter herbeigeführt wird [16].

III. Reisecharter und Schiffsmiete

Es kann, zumal in beiden Fällen meistens die gleichen Charterformulare verwendet werden, fraglich sein, ob im Einzelfall eine Reisecharter (Frachtvertrag) oder eine Mietcharter in Verbindung mit einer Dienstverschaffungspflicht der Besatzung vorliegt. Man könnte dann zur Unterscheidung mit Abraham [17] darauf abstellen, ob der Reeder selbst den Transport für den Befrachter durchführen will (dann Reisecharter) oder ob er es dem Befrachter lediglich ermöglichen will, Schiff und Besatzung selbständig einzusetzen (dann Schiffsmiete).

Jedoch schuldet der Verfrachter auch im letzten Fall, wenn auch nicht den unmittelbaren Transporterfolg, so doch die Transport- und Betriebsunternehmerleistung, die darin besteht, ein see- und ladungstüchtiges Schiff zu stellen, diesen Zustand aufrecht zu erhalten, die im navigatorischen und technischen Bereich liegenden Aufgaben wahrzunehmen [18] und die Dienstverschaffung der Besatzung im kommerziellen Bereich der Beförderung zu besorgen [19]. Mithin liegt dann nicht eine Schiffsmiete (so aber Abraham [20]), sondern ein gemischter Vertrag mit den Elementen des Werkvertrages und der Miete

vor, bei dem die werkvertraglichen Elemente überwiegen. Insofern ist hier mit Lorenz-Meyer [21] weder der Absorptionstheorie noch der Kombinationstheorie zu folgen. Es ist vielmehr im Analogieverfahren eine analoge Anwendung der Bestimmungen des Raumfrachtvertrages vorzuziehen (so auch Prüssmann [22]). Daraus folgt, daß also auch bei der „Schiffsmiete“ nach Begebung eines Konnossements an einen Dritten gem. § 663 a HGB die zwingenden Vorschriften des § 662 HGB zur Anwendung kommen.

IV. Reisecharter und Zeitcharter

Der Unterschied zwischen diesen Charterformen liegt darin, daß bei der Reisecharter die Dauer des Vertrages durch die Dauer der Reise(n), bei der Zeitcharter durch die vereinbarte Geltungsdauer des Vertrages geregelt wird. Für den Geltungsbereich des HGB, das die Zeitcharter nur durch den Ausdruck „Fracht nach Zeit“ in den §§ 622 und 638 HGB erwähnt, ist davon auszugehen, daß beide Charterformen einen Unterfall des Raumfrachtvertrages darstellen [23]. In einigen neueren ausländischen Gesetzen ist die Zeitcharter dagegen als Vertrag sui generis geregelt.

Aus vorstehendem ergibt sich, daß die nachfolgenden Ausführungen über die Reisecharter daher in der Regel auch für die Zeitcharter Anwendung finden können.

V. Reisecharter und Stückgutfrachtvertrag

Im Gegensatz zum Raumfrachtvertrag des § 556 Nr. 1 HGB ist beim Stückgutfrachtvertrag des § 556 Nr. 2 HGB nicht das Beförderungsmittel Schiff, sondern der Gegenstand der Beförderung, d. h. die Ladung, bestimmend [24].

„Auch eine Bezeichnung der Ladung nach Ladungsmenge und die Berechnung der Fracht nach Gewicht ändert nichts an der Tatsache, daß ein Raumfrachtvertrag vorliegt“ [25], wenn das Schiff im ganzen zur Verfügung gestellt wird.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig, daß ein Charterer, der das Schiff mit Stückgütern belädt und sich zugleich als Ablader vom Vercharterer Konnossemente ausstellen läßt, hierdurch nicht etwa den Raumfrachtvertrag in einen oder mehrere Stückgutfrachtverträge verwandelt. Begibt der Charterer die Konnossemente dann nicht an einen Dritten, so gilt § 662 HGB gem. § 663 a HGB nicht [26].

Anders ist es dagegen, wenn der Charterer Unterfrachtverträge über Stückgüter abschließt. Die hierbei vom Charterer ausgestellten Konnossemente unterliegen schon in den Händen des Abladers der zwingenden Haftung des § 662 HGB [27], da es sich dann beim Unterfrachtvertrag um einen Stückgutfrachtvertrag handelt.

Zeichnet dagegen anstatt des Charterers der Kapitän bzw. ein anderer Vertreter des Reeders ein Konnossement, welches den Namen des Verfrachters (Charterers) nicht enthält, so gilt gem. § 644 HGB der Reeder dem legitimierten Konnossementsinhaber bzw. dem Unterbefrachter gegenüber als Verfrachter, soweit man den Reeder gem. § 644

S. 1 HGB gegenüber allen Ladungsbeteiligten als Verfrachter fingiert und er damit Partei des Frachtvertrages wird. [28]. Dann besteht der Frachtvertrag zwischen Reeder (Hauptverfrachter = Vercharterer) und dem Unterbefrachter. Da im Verhältnis zu diesem aber ein Stückgutfrachtvertrag vorliegt, setzt die zwingende Haftung des § 662 HGB bereits mit der Ausstellung des Konnossements ein. Sie bleibt auch dann bestehen, wenn das Konnossement später vom (Stückgut-) Unterbefrachter auf den Raumbefrachter (Charterer) übertragen wird [29].

VI. Bedeutung des Konnossements bei Reisecharter und Stückgutfrachtvertrag

Gemäß § 656 I HGB ist das Konnossement maßgeblich für das Rechtsverhältnis Verfrachter-Empfänger, während im Verhältnis des Verfrachters zum Befrachter die Bestimmungen des Frachtvertrages maßgeblich bleiben — § 656 III HGB.

Beim Stückgutfrachtvertrag ist das Konnossement in der Regel auch Beweiskunde für dessen Inhalt [30], da sich zumeist Inhalt von Konnossement und Stückgutfrachtvertrag decken [31], so daß in diesem Falle die zwingende Haftung gem. § 662 HGB auch gegenüber einem als Konnossementsinhaber legitimierten Befrachter zur Anwendung kommt [32].

Anders beim Raumfrachtvertrag: Hier hat das Konnossement nur die bestimmungsgemäße Funktion, das Rechtsverhältnis zwischen dem Verfrachter und dem Ladungsempfänger zu regeln — § 656 I HGB. Jedoch kann durch sogenannte „Incorporation-Clauses“ wie „all conditions as per CP“ (Charter Party) nach Begebung des Konnossements an einen Dritten gem. § 663 a HGB die im zwingenden Bereich des § 662 HGB liegende Haftung des Verfrachters dem Konnossementsinhaber gegenüber nicht ausgeschlossen werden, da ansonsten der Schutz des Konnossementsinhabers, den § 662 HGB bezweckt, umgangen würde.

Aus vorstehendem ergibt sich, daß das OLG Düsseldorf [33] die Bedeutung des Konnossements bei der Raumcharter verkannte. In der Entscheidung war zwischen der Klägerin als Befrachter und der Beklagten als Verfrachter ein Reisechartervertrag geschlossen worden. Das OLG versagte dem Verfrachter die Berufung auf Freizeichnungsklauseln der Charterpartie, da es meinte, aus dem Konnossement ergebe sich, zwischen den Parteien sei kein Raumfrachtvertrag, sondern ein Stückgutvertrag geschlossen worden. Dem stehe auch nicht entgegen, daß die Ware einen erheblichen Teil des Schiffes in Anspruch genommen habe. Das OLG verkannte jedoch, daß gem. § 656 III HGB für das Verhältnis Verfrachter-Befrachter nur die Bestimmungen des Frachtvertrages maßgeblich sind, so daß aus dem Inhalt des Konnossements diesbezüglich keine Schlüsse gezogen werden können. Wenn es sich, wie im entschiedenen Fall, um einen Reisechartervertrag handelt, greifen die zwingenden Regelungen des § 662 HGB nicht ein — § 663 II Nr. 4 HGB —, so daß Freizeichnungen des Ver-

frachters gegenüber dem Befrachter im Rahmen der allgemeinen Schranken des BGB (§§ 276 II, 138, 242) wirksam sind.

Teil 3: Voraussetzungen des Eingreifens der zwingenden Verfrachterhaftung gemäß § 662 HGB

I. § 663 a HGB: Begebung des Konnossements an einen Dritten

Gemäß § 663 II Nr. 4 HGB erstreckt sich die zwingende Haftung des § 662 HGB nicht auf Charterpartien. Jedoch wird dieser Grundsatz in dem Falle eingeschränkt, in dem bei einem Raumpachtvertrag ein Konnossement ausgestellt und an einen Dritten begeben wird: Gem. § 663 a HGB gilt § 662 HGB dann gegenüber dem Konnossements-Inhaber von dem Zeitpunkt ab, in dem das Konnossement an einen Dritten begeben wird.

I. § 663 HGB greift nicht ein

Auch bei Begebung des Konnossements an einen Dritten i.S.d. § 663 a HGB greift die zwingende Haftung des § 662 HGB in den Fällen des § 663 I und II Nr. 1–3 HGB nicht ein.

III. Der Räumliche Geltungsbereich des § 662 HGB greift ein — Art. 2 DVO zSFrG

1. Rechtsgrundlage der DVOzSFrG

Den räumlichen Geltungsbereich des § 662 HGB regelt Art. 2 der Durchführungsverordnung zum Seefrachtgesetz (DVOzSFrG) vom 5. 12. 39. Mit Übernahme des IÜK in die nationale Gesetzgebung durch das Seefrachtgesetz diente Art. 5 des SFrG als Ermächtigungsgrundlage zum Erlass ergänzender Vorschriften.

2. Wortlaut des Art. 2 DVOzSFrG

§ 662 des Handelsgesetzbuches gilt nicht

1. für Konnossemente, die nicht Verschiffungen nach einem Hafen des Deutschen Reiches betreffen und die weder innerhalb des Deutschen Reichs noch innerhalb des Gebiets eines Staates ausgestellt sind, der dem am 25. August 1924 in Brüssel unterzeichneten Internationalem Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente beigetreten ist.
2. Für Konnossemente über Verschiffungen durch deutsche Schiffe zwischen deutschen Häfen.

3. Fälle, bei denen der räumliche Geltungsbereich des § 662 HGB gem. DVOzSFrG nicht eingreift:

a) Ausstellung des Konnossements beim Transport zwischen ausländischen Häfen in einem Nichtvertragsstaat des IÜK-Art. 2 Nr. 1 DVO

Hier sind zwar abweichende Parteiabreden über die Anwendbarkeit deutschen Rechts zulässig, jedoch sind die zwingenden Normen des Empfangs- und Bestimmungs Hafens zu beachten [34].

b) Ausstellung des Konnossements in einem Nichtvertragsstaat des IÜK, der die Regeln des IÜK übernommen hat.

Hier ist Liesecke [35] anderer Ansicht: Er will die Nichtvertragsstaaten den Vertragsstaaten gleichstellen. Jedoch widerspricht seine Auffassung insofern dem eindeutigen Wortlaut von Art. 2 Nr. 1 DVO und Art. XIÜK.

Für eine Gleichstellung würde sprechen, daß das IÜK teilweise in recht unterschiedlicher Weise Einzug in die nationalen Gesetzgebungen genommen hat, und daß die nationalen Gesetze wiederum von den Gerichten der Vertragsstaaten verschieden ausgelegt werden, so daß es eine unangebracht formale Betrachtungsweise sein könnte, hier streng auf den Wortlaut von Art. 2 Nr. 1 DVO bzw. Art. XIÜK abzustellen.

Jedoch geht es hier primär um eine Erstreckung des deutschen Rechts, des § 662 HGB, auf ausländischen Rechtsordnungen unterliegende Rechtsverhältnisse, so daß eine Gleichstellung abzulehnen ist [36].

c) Verschiffungen zwischen deutschen Häfen durch deutsche Schiffe — Art 2 Nr. 2 DVOzSFrG

Hier sind zwar dem § 662 HGB widersprechende Freizeichnungen möglich, jedoch sind die allgemeinen Rechtsgrundsätze zu beachten, insbesondere die §§ 138 und 242 BGB, so daß eine Haftung trotz einer im Hinblick auf § 662 HGB an sich wirksamen Freizeichnung eingreifen kann. Siehe hierzu zwei Urteile des HansOLG Hamburg [37].

4. Beachtung der Regeln des Internationalen Privatrechts (IPR) und ausländischer zwingender Normen

In den übrigen Fällen findet § 662 HGB Anwendung, insbesondere bei Verschiffungen nach einem deutschen Hafen, wobei es hier nicht darauf ankommt, ob das Konnossement in einem IÜK-Staat ausgestellt wurde, Art. 2 Nr. 1 DVOzSFrG. Soweit in diesem Fall jedoch eine Rechtswahl nach den Grundsätzen des IPR zulässig ist, darf kein Recht vereinbart werden, welches geringere Anforderungen als § 662 HGB stellt — Art. 30 EGBGB.

Für alle anderen Transporte ist ferner immer der Grundsatz zu beachten, daß nach den Regeln des IPR der § 662 HGB überhaupt Anwendung finden kann [38] und daß bei Verschiffungen zwischen ausländischen Häfen deren zwingende Normen vorgehen.

IV. Anwendbarkeit des § 662 HGB bei sonstigen Schäden, die § 662 HGB nicht ausdrücklich erwähnt

1. Verspätungsschaden

a) Verhältnis Verfrachter-Befrachter

Dem Befrachter unter einer Reisecharter kann dadurch ein Schaden entstehen, daß das Schiff nicht zu dem gemäß Charterpartie vereinbarten Zeitpunkt den bestimmungsgemäßen Ladehafen erreicht. Mangels gesetzlicher Regelung — in den nur die Reisecharter betreffenden §§ 567 bis 577 HGB wird hierüber nichts ausgesagt — erfolgt also durchwegs die Bestimmung des Ladedatums in der Charterpartie. Es wird dann ein Zeitraum angegeben, innerhalb dessen die Beladung durchzuführen ist. Im Rahmen einer Cancelling-Clause (Annullierungsklausel) wird fer-

ner vereinbart, daß der Befrachter vom Vertrag zurücktreten kann, wenn das Schiff nicht bis zu diesem Datum am vereinbarten Ladeplatz eingetroffen sein sollte und ladebereit ist. Fehlt diese Klausel ausnahmsweise einmal in der Charterpartie, so ergibt sich das Rücktrittsrecht bei der Reisecharter als Werkvertrag aus den §§ 636, 634 BGB. Der Befrachter hat dann folgende Möglichkeiten:

- aa) Rücktritt und Geltendmachung eines Verzugschadens gem. § 636 I 2 BGB. Dieser setzt ein Verschulden des Verfrachters voraus [39].
- bb) Aufrechterhaltung des Vertrages und Forderung von Schadensersatz wegen Nichterfüllung gem. § 326 I BGB.
- cc) Rücktritt oder Schadensersatz wegen Nichterfüllung gem. § 325 BGB, wenn dem Verfrachter aus von ihm zu vertretenden Gründen die Bereitstellung des Schiffes unmöglich ist und ihm auch nicht im Wege einer Substitutionsklausel die Stellung eines anderen Schiffes gestattet ist — § 565 HGB.

Hiervon gem. Charterpartie abweichende Bestimmungen, insbesondere die Vereinbarung einer Vertragsstrafe, sind möglich.

Bei der Ermittlung des Schadens ist insbesondere zu berücksichtigen, daß dem Befrachter zumeist auch dadurch ein Schaden entstehen wird, daß er auf Grund des nicht durchgeführten Transports von seinem dritten Vertragspartner in Anspruch genommen wird. Da es in den meisten Fällen an einem Verschulden des Befrachters fehlen und auch eine Garantiehaftung seinerseits in den seltensten Fällen gegeben sein wird, ist letztlich der Reeder Schädiger, Geschädigter der Dritte, der aber keinen vertraglichen Anspruch gegen den Schädiger hat. Nach den Grundsätzen der Drittschadensliquidation müßte dann der Befrachter den Schaden im eigenen Namen beim Verfrachter liquidieren. Der Dritte könnte dann vom Befrachter Abtretung dieses Anspruchs nach § 281 BGB verlangen und nach erfolgter Abtretung selbst gegen den Verfrachter vorgehen.

Zur Frage des Eingreifens des § 662 HGB kommt man bei dieser Fallgruppe deshalb nicht, weil es einerseits gar nicht zu einer Begebung des Konnossements i.S.d. § 663 a HGB kommt und weil es sich bei der Verpflichtung, das Schiff rechtzeitig zu stellen, um eine Verpflichtung i.S.d. § 663 II Nr. 2 handelt. In diesem Falle kann die zwingende Haftung gem. § 662 HGB also abbedungen werden.

b) Verhältnis Verfrachter-Ladungsempfänger

Es ist jedoch möglich, daß das Schiff verspätet ausläuft bzw. nicht bis zu einem bestimmten Zeitpunkt dem Ladehafen erreicht, und daß hierdurch dem Ladungsempfänger ein Schaden entsteht. Bei der Reisecharter wird zwar i.d.R. bezüglich dieser Zeitkriterien keine Vereinbarung vorliegen, jedoch sind Fälle denkbar, bei denen es dem Empfänger ersichtlich auf eine termingerechte Lieferung ankommt, z. B. bei Rohölverfrachtungen im Hinblick auf eine optimale Ausla-

stung der Raffinerie. In diesem Falle käme eine Haftung des Verfrachters gegenüber dem Empfänger aus Verzug — § 286 BGB — in Betracht. Hierbei ist es jedoch fraglich, ob bei Begebung des Konnossements an einen Dritten gem. § 663 a HGB die zwingende Haftung des § 662 HGB eingreift, da keine der Normen, auf den § 662 HGB verweist, den Verzugsschaden direkt behandelt.

Während die wohl hM [40] unter Berufung auf Art. III § 8 IÜK und dessen Wortlauf „to or in connection with goods“ die deutschen Vorschriften am Wortlaut des IÜK auslegt und die Einbeziehung des Verspätungsschadens in die zwingende Haftung des § 662 HGB bejaht, differenzieren Gramm und Abraham [41] unter Berufung auf die zusammenfassende Erklärung des Präsidenten der das IÜK verabschiedenden Seerechtskonferenz, daß zwar der materielle Ladungsschaden, der auf der verzögerlichen Ausführung des Transports beruhe, unter das IÜK falle (für das HGB unter § 606), nicht jedoch der reine Verspätungsschaden, der dem Empfänger trotz insoweit unbeschädigt gelieferter Güter entstehe.

Diese Einstellung ist meiner Ansicht nach abzulehnen. Ursächlich für den Schaden ist ja ein Ereignis, das in der Sphäre des Verfrachters liegt, das gem. Art. III § 8 IÜK im Zusammenhang mit der Beförderung der Güter steht, indem sich deren verspätete Auslieferung auf die Stellung des Empfängers auswirkt. Das haftungsbegründende Ereignis kann aber nicht ohne eine Umgehung des Empfängerschutzes, den die Haager Regeln bezwecken, aus deren Geltungsbereich herausgenommen werden.

Folgerichtig hat z. B. auch die neue skandinavische Gesetzgebung ab 1. 4. 74 den Verspätungsschaden in den zwingenden Geltungsbereich der HR mit einbezogen.

2. Unrichtige Konnossementsausstellung

Es fragt sich, ob die Freizeichnung von der Haftung für verschuldete unrichtige Konnossementsausstellung der zwingenden Haftung des § 662 HGB unterliegt. Nach heute wohl h. M. ist das abzulehnen, da der zwingende Haftungskatalog des § 662 HGB diesen Fall nicht regelt [42]. Es wird dann zu meist eine Unbekannt-Klausel in das Konnossement aufgenommen, z. B. „Zahl, Maß oder Gewicht unbekannt“. Diese Klausel darf aber nicht an verdeckter Stelle aufgenommen werden. Die Haftung wegen unrichtiger Konnossementsausstellung findet auch über § 656 II HGB keine Anwendung auf § 662 HGB, da sie mit der Beweisvermutung des Konnossements nichts zu tun hat. Sie setzt ja voraus, daß die Angaben des Konnossements bereits widerlegt sind, so daß dann für die Beweisvermutung kein Raum mehr bleibt.

Es sind zwar auch hier die allgemeinen Grenzen der Freizeichnung zu beachten, insbesondere die §§ 138 und 242 BGB. Jedoch liegt z. B. in der Unbekannt-Klausel „Owners not responsible for weight“ kein Verstoß ge-

gen den Grundsatz von Treu und Glauben wegen Mißbrauches der Vertragsfreiheit [43].

3. Unerlaubte Handlung

Hier gilt § 662 HGB nicht, so daß eine Freizeichnung von unerlaubter Handlung möglich ist [44], und zwar sogar zugunsten eines Dritten im Rahmen allgemeiner Geschäftsbedingungen [45]. Die allgemeinen Grenzen der Freizeichnung, insbes. gem. §§ 138, 242 BGB, sind jedoch auch hier stets zu beachten.

4. Fällt die Haftung gem. § 248 BGB für Erfüllungsgehilfen des Verfrachters, die weder zu seinen Leuten noch zur Schiffsbesatzung zählen, unter den zwingenden Haftungsrahmen des § 662 HGB

Zu dem Kreis von Erfüllungsgehilfen des Verfrachters, für die er nicht gem. § 607 I HGB haftet, da sie insofern weder seine Leute sind noch zur Schiffsbesatzung gehören, zählen vor allem selbständige Erfüllungsgehilfen wie im Falle einer Unterverfrachtung der Hauptverfrachter, ferner die Kaianstalt und selbständige Stauereiunternehmen. Es ist nun fraglich, ob der Verfrachter sich für das Verschulden dieser Erfüllungsgehilfen, für die er gem. § 278 BGB einzustehen hat, wirksam freizeichnen kann oder ob dem § 662 HGB entgegensteht, denn § 662 HGB führt den § 278 BGB nicht auf.

Die Freizeichnungsmöglichkeit wird von Prüssman und Liesecke [46] bejaht, Abraham befürwortet zumindest eine sinngemäße Anwendung des § 662 HGB auf § 278 BGB, da eine andere Auslegung den Grundgedanken der HR widersprechen würde [47]. Jedoch steht einer weiten Auslegung der klar umrissene Katalog von Ausnahmebestimmungen des § 662 HGB entgegen [48]. Auch eine Zuhilfenahme des Wortlauts des IÜK, insbes. des Art. III § 8 kann zu keinem anderen Ergebnis führen, da dieser präzise formuliert, daß nur die enumerativ in den anderen Paragraphen des Art. III IÜK aufgeführten Pflichtverletzungen des Verfrachters seine Haftung unabdingbar machen.

Man könnte jedoch im Wege eines Analogieschlusses zu einer analogen Anwendung des § 278 BGB auf § 662 HGB kommen. In diesem Falle müßte der nicht geregelte Falltypus (§ 248 BGB) mit dem geregelten Falltypus (die in § 662 HGB aufgeführten Bestimmungen) diejenigen Merkmale gemeinsam haben, an die sich die Rechtsfolge (zwingende Haftung) billigerweise anknüpft [49].

Wollny [50] entnimmt dem § 662 HGB den Obersatz, daß es dem Verfrachter verwehrt sei, sich von seinen vertraglichen Pflichten der Stellung eines see- und ladungstüchtigen Schiffes und der Ladungsfürsorge zu befreien. Dieser Obersatz decke auch die nicht ausdrücklich von § 662 HGB erfaßten Fälle, in denen nicht § 607 I HGB, sondern § 248 BGB zur Anwendung komme (Verschulden aller Gehilfen im Rahmen des § 559 HGB sowie der selbständigen Gehilfen im Rahmen des § 606 HGB).

§ 248 BGB ordnet das Verschulden des Gehilfen der Risikosphäre des Geschäftsherrn zu: Der Gläubiger soll sich nicht schlechter

stellen, wenn sich der Schuldner (Verfrachter) zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten einer Hilfsperson bedient [51]. Dieser Grundsatz ist jedoch unter Beachtung des Schutzzweckes der Haager Regeln gleichfalls der zwingenden Regelung der §§ 607 I, 660 HGB zu entnehmen, so daß billigerweise eine analoge Anwendung des § 248 BGB im vorstehend zitierten Sinne zu bejahen ist.

Teil 4. Die Bedeutung des § 663 a HGB

I. Einführung in die Problematik

§ 663 a HGB regelt, daß die zwingende Haftung des Verfrachters gem. § 662 HGB auch dann eingreifen soll, wenn bei einem Raumfrachtvertrag, bei dem § 662 HGB gem. § 663 II Nr. 4 HGB ansich nicht anzuwenden ist, ein Konnossement ausgestellt und an einen Dritten begeben wird. Dann sind Freizeichnungen nur noch nach Maßgabe der §§ 663 I, II Nr. 1 bis 3 und Art. 2 DVOzSFrG außerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des § 662 HGB möglich.

Es ergeben sich insbesondere die Fragen, unter welchen Voraussetzungen eine Begebung des Konnossements an einen Dritten nicht vorliegt und ob der Begebung des Konnossements rückwirkende Kraft beizumessen ist.

II. Das IÜK und seine Einarbeitung in die nationale Gesetzgebung

Das Internationale Abkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über Konnossemente vom 25. 8. 24 (IÜK) beruht auf einem im Endergebnis leicht modifizierten Entwurf der International Law Association, der 1921 in Haag fertiggestellt wurde. Die Regeln des IÜK werden deshalb auch durchwegs als Haager Regeln (HR) bezeichnet.

Nachdem sich in der Vergangenheit die Verfrachter auf Grund ihrer wirtschaftlichen Machtstellung weitgehend von der Haftung für Verschulden freigezeichnet hatten, so daß englische Juristen leicht ironisch bemerkten, die einzige Verpflichtung des Verfrachters bestehe in der Entgegennahme der Frachtrate [52], und Einschränkungen der Freizeichnungsmöglichkeiten nur durch nationale Gesetze (z. B. den Harter Act der USA) und einzelne in ihrer inhaltlichen Gestaltung von der jeweiligen wirtschaftlichen Machtposition der beteiligten Verbände abhängige Formularverträge erfolgten, gelang es mit dem IÜK, die Haftung des Verfrachters auf eine international einheitliche Grundlage zu stellen.

So wies Wüstendorfer in seinem 1928 veröffentlichten Gutachten über die Verschlechterung der Rechtslage der Reeder durch die Haager Regeln [53] auf die im Einzelfall eintretenden Verschlechterungen in der Reeder- bzw. Verfrachterhaftung hin. Jedoch kam er 1950 nach Beurteilung der tatsächlichen Situation seit dem Inkrafttreten der HR für Deutschland zu dem Ergebnis, daß die HR letztlich wohl doch einen wohlwollenden Kompromiß zwischen Reeder- und Verfrachterinteressen bewirkt hätten [54], zumal er den Verfrachter in der bei ihm erfreulich oft vor-

zufindenden blumenreichen Ausdrucksweise als einen „verzogenen Günstling des Gesetzgebers“ betrachtete [55].

Es sei ihm jedoch zugestanden, daß er mit seinen 1928 zum Ausdruck gebrachten Befürchtungen, daß die Gefahr einer unterschiedlichen Auslegung der HR durch die Gerichte der einzelnen Mitgliedsstaaten unverkennbar groß sei [56], letztlich leider recht behielt. Jedoch ist dies ein allen internationalen Vertragswerken anhaftender Nachteil, der wegen des überwiegenden Vorteils einer zumindest im groben Rahmen bestehenden Rechtsvereinheitlichung und Rechtssicherheit jeweils in Kauf genommen werden muß. So stellte daher auch Liesecke in seiner Beurteilung der Ladungsschäden in der neueren internationalen Rechtsprechung 1965 leicht resignierend fest, daß die unterschiedliche Auslegung durch die Gerichte verschiedener Staaten mangels eines — utopischen — internationalen Gerichtshofs für Seesachen, erhalten bleiben wird [57].

Es war den Vertragsstaaten des IÜK freigestellt, die Regeln entweder in ihre nationale Gesetzgebung einzuarbeiten oder ihnen durch ein Einzelgesetz Wirksamkeit zu verleihen. Den ersten Weg ging Deutschland: Durch das SFRG vom 10. 08. 37 wurden die Bestimmungen des HGB dem IÜK angepaßt, während z. B. Großbritannien und die USA mit dem Carriage of Goods by Sea-Act (COGSA) Einzelgesetze verabschiedeten.

III. Begebung des Konnossements an einen Dritten

1. Problematik

Gemäß § 663 a HGB ist für die Herbeiführung der zwingenden Haftung des § 662 HGB beim Raumfrachtvertrag erforderlich, daß das Konnossement an einen Dritten begeben wird. Hierbei ist es jedoch möglich, daß Befrachter bzw. Ablader und Dritter identisch sind, so daß damit letztlich eine Begebung an sie selbst und nicht an einen Dritten vorliegt. § 662 HGB greift dann bei der Raumcharter über § 663 a nicht ein: Der Befrachter bzw. Ablader als Empfänger muß die § 662 HGB entgegenstehenden Bestimmungen des Frachtvertrages gegen sich gelten lassen. Nachfolgend werden die einzelnen Möglichkeiten erörtert:

2. Nichtbegebung des Konnossements

a) Regelung in § 663 a HGB

Der Wortlaut des § 663 a HGB ist eindeutig: Er verlangt die Begebung des Konnossements an einen Dritten. Verbleibt das Konnossement dagegen in den Händen des Abladers oder Befrachters, so liegt eine Begebung des Konnossementes nicht vor, so daß die zwingende Haftung des § 662 HGB nicht eingreift.

b) Regelung in Art. 1 b IÜK/brit. COGSA

Hier heißt es: „...from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and the holder of the same“ (B/L, der Verf.), so daß auch hiernach eine Begebung des Konnossements erforderlich ist, um die zwingende Haftung eingreifen zu lassen [58].

3. Befrachter oder Vertreter des Befrachters als Konnossementsinhaber

In diesem Fall liegt eine Begebung des Konnossements an einen Dritten nicht vor und der Befrachter kann sich nicht aus dem Konnossement auf § 662 HGB berufen, denn § 656 III HGB regelt, daß im Verhältnis Verfrachter-Befrachter auch dann, wenn ein Konnossement ausgestellt wurde, die Bestimmungen der Charterpartie maßgeblich bleiben. Das Konnossement wird dem Ablader ausgestellt. Nun ist es möglich, daß der Befrachter zugleich als Ablader auftritt (Prüssman bezeichnet ihn dann als Ablader) oder durch einen Dritten, den Ablader (nach der Terminologie von Prüssman: Drittablader) die Güter anliefern läßt. Es macht nun keinen Unterschied, ob der Befrachter als Befrachter/Ablader das Konnossement selbst vom Verfrachter oder aber vom Ablader (Drittablader) erhält, denn bei der zweiten Alternative scheidet die Begebung an einen Dritten deshalb aus, weil der Ablader als Vertreter des Befrachters handelt. Im Verhältnis Verfrachter-Befrachter bleiben also die Bestimmungen des Raumfrachtvertrages maßgeblich.

Anders ist es beim Stückgutfrachtvertrag, bei dem der Konnossementsschutz der Haager Regeln auch gegenüber dem Stückgutbefrachter eingreift [59], denn der Schutz des § 662 HGB kommt nur dem Charterer als Konnossementsinhaber nicht zugute [60] — §§ 663 II Nr. 4, 663 a HGB. Das erklärt sich daraus, daß der Raumbefrachter i.d.R. eine weitaus stärkere Stellung als der Stückgutbefrachter hat, so daß er nicht im gleichen Maß als schutzwürdig betrachtet und daher im IÜK vom Schutz des Konnossementsinhabers ausgeklammert wurde.

Beim Raumfrachtvertrag ist es auch unerheblich, ob der Befrachter selbst Konnossementsinhaber bzw. Empfänger ist (z. B. bei einer Zweigniederlassung im Ausland) oder ob ein Dritter als Vertreter des Befrachters im Bestimmungshafen auftritt, z. B. als Empfangsspediteur oder Kommissionär [61]. Gerade in diesen Fällen, wo der Vertreter nur im Außenverhältnis die Rechte aus dem Konnossement im eigenen Namen geltend macht, während er aber im Innenverhältnis für Rechnung des Befrachters tätig wird, liegt eine tatsächliche Begebung des Konnossements an einen Dritten nicht vor [62], denn der Verfrachter würde ansonsten unter Umgehung der §§ 663 II Nr. 4, 663 a und 656 III HGB nach dem Konnossement gem. § 662 HGB oft strenger haften als wie es in der Charterpartie vereinbart wurde. Zudem ist offensichtlich, daß er auch der Mißbrauchsmöglichkeit ausgesetzt sein würde.

4. Ablader oder Vertreter des Abladers als Konnossementsinhaber und Empfänger

Auch hier liegt eine Begebung des Konnossements an einen Dritten i. S. d. § 663 a HGB nicht vor und der Ablader muß dem § 662 HGB entgegenstehende Haftungsfreizeichnungen der Charterpartie gegen sich gelten lassen.

Darüber hinaus muß er sich gegenüber seinem Anspruch aus dem Konnossement Ein-

wendungen des Verfrachters aus seiner Eigenschaft als Ablader entgegenhalten lassen [63], z. B. dann, wenn er als Ablader seine Zustimmung zur Decksverladung gegeben hat (§ 566 HGB) und wenn dieses nicht in das Konnossement aufgenommen wurde. Das wird dogmatisch damit begründet, daß es sich insofern um persönliche Einwendungen des Verfrachters handele [64], was sich schon aus § 364 II HGB ergebe [65]. Dagegen muß er sich Einwendungen, die in der Person des von ihm verschiedenen Befrachters entstanden sind, nicht entgegenhalten lassen [66].

5. Rückindossierung des Konnossements an den Befrachter

Es könnte fraglich sein, ob die zwingende Haftung des § 662 HGB über § 663 a HGB dann eingreift, wenn der Befrachter das Konnossement an einen Dritten indossiert, dieser es aber später an den Befrachter zurückindossiert. In diesem Fall hätte der Befrachter das Konnossement ja an einen Dritten i. S. d. § 663 a HGB begeben. Jedoch bleibt es auch in diesem Fall bei der Regelung des § 656 III HGB [67], da im Endergebnis eine Begebung des Konnossements an einen Dritten nicht vorliegt und § 663 a HGB nur den Schutz des dritten Konnossementsinhabers bewirken will [68]. Zudem würde ansonsten auch hier die Gefahr eines Mißbrauchs des Schutzgedankens von § 663 a HGB gefördert: Angenommen, der Verfrachter hat sich gem. CP von der Haftung für Schäden i. S. d. § 606 HGB freigezeichnet und diese Freizeichnung verstößt auch nicht gegen die Grundsätze der §§ 276 II, 138, 242 BGB, ist somit wirksam. Nachdem das Schiff ausgelaufen ist, entsteht ein unter die Freizeichnung fallender Schaden. Der Befrachter, der die Güter im Bestimmungshafen selbst empfangen wollte, indossiert an einen Dritten und läßt sobald, wie mit diesem abgesprochen, rückindossieren. Oder: Er indossiert an einen Kommissionär oder Empfangsspediteur, welche die Güter letztlich für ihn in Empfang nehmen sollen. Würde man in diesen Fällen die Begebung des Konnossements an einen Dritten i. S. d. § 663 a anerkennen, so wäre für das Verhältnis Verfrachter — Befrachter (Kommissionär, Empfangsspediteur) der Inhalt des Konnossements maßgeblich — § 656 I HGB. Enthält dieses eine Incorporation-Clause und nimmt insofern auf die Freizeichnung der CP hinsichtlich § 606 HGB Bezug, so wäre diese wegen § 662 unwirksam. Der Verfrachter würde also zwingend haften. Er wäre zwar in der Lage, sich gegenüber dem Befrachter mit der Behauptung zu wehren, dessen Berufung auf § 662 HGB wäre rechtsmißbräuchlich, da sie unvereinbar mit dem Grundsatz von Treu und Glauben sei, jedoch müßte er im Rahmen der ihm zufallenden Beweislast das einvernehmliche Zusammenwirken zwischen Befrachter und Drittem beweisen, was in der Praxis auf erhebliche Schwierigkeiten stoßen dürfte.

6. Standpunkt ausländischer Rechtsprechung und Literatur

a) Englische Literatur

Scrutton [69] vertritt den Standpunkt, daß sowohl im Falle der Begebung eines Na-

menskonnossements als auch eines Orderkonnossements durch den Befrachter/Charterer und dessen anschließendem Rückkauf keine Begebung des Konnossements i. S. d. Art. 1 b COGSA vorliege.

b) Englische Rechtsprechung

Auch die englische Rechtsprechung [70] scheint nunmehr grundsätzlich so zu entscheiden, daß im Falle einer Rückindossierung an den Befrachter/Charterer für dessen Verhältnis zum Verfrachter allein der Inhalt der CP maßgeblich sei, so daß insofern keine Unterschiede mehr zu der Regelung des § 656 III HGB bestehen. So weist Trappe [71] darauf hin, daß die frühere Meinung der englischen Rechtslehre, die dies zwar grundsätzlich bejahte, jedoch im Falle der Ausstellung eines Konnossements an den Ablader und anschließender Indossierung an den Charterer für dessen Verhältnis zum Verfrachter den Inhalt des Konnossements für maßgeblich erachtete, von der Rechtsprechung nicht mehr anerkannt werde: Maßgeblich für das Verhältnis Verfrachter — Befrachter/Charterer sei allein die CP, denn es mache keinen Unterschied, ob der Befrachter/Ablader das Konnossement direkt selbst erhalte oder, soweit er nicht zugleich Ablader sei, durch den Ablader.

Pflichter [72] will die Entscheidung jedoch so verstehen, daß sie nur für den Fall gelte, bei dem zwischen CP und Konnossement inhaltliche Übereinstimmung bestehe, da der Richter selbst zum Ausdruck brachte, er brauche sich im konkreten Fall nicht mit den schwierigen Überlegungen beschäftigen, die sich im Falle eines Widerspruchs zwischen CP und Konnossement ergeben würden. Im konkreten Fall war zwar ersichtlich eine Abweichung zwischen CP und Konnossement vorhanden, jedoch hatte sich der Anwalt des Befrachters nicht hierauf berufen, so daß es dem Richter nach englischen Verfahrensgrundsätzen verwehrt war, hierzu Stellung zu nehmen.

Jedoch wurde vom englischen Court of Appeal das vorstehende Urteil bestätigt, wobei eine Entscheidung des House of Lords in Sachen *Love and Steward gegen Rowtor Steamship Co. Ltd.* von 1916 im Mittelpunkt des Verfahrens stand: Das Gericht entschied, daß es für das Verhältnis Verfrachter — Befrachter auch dann, wenn der Befrachter das Konnossement aus der Hand des Abladers erhält, unabhängig von einer Übereinstimmung zwischen dem Konnossement und der CP ausschließlich auf den Inhalt der CP ankomme [73].

c) Belgische Rechtsprechung

Im gleichen Sinne entscheidet auch die belgische Rechtsprechung, wonach der Konnossementsinhaber, der gleichzeitig Befrachter ist, sich die Klauseln des Frachtvertrages entgegenhalten lassen muß. Dies gelte auch dann, wenn nachgewiesen ist, daß der dritte Konnossementsinhaber nur ein Beauftragter des Befrachters sei, so daß der Verfrachter ihm gegenüber die im Frachtvertrag vereinbarten Freizeichungsklauseln vorbringen kann [74].

IV. Ist der Begebung des Konnossements an einen Dritten gem. § 663 a HGB Rückwirkung beizumessen?

1. Problematik

Es fragt sich, ob § 662 HGB gem. § 663 a HGB erst mit ex nunc-Wirkung bei Begebung des Konnossements an einen Dritten gilt und ob demzufolge für den Zeitraum vor der Begebung des Konnossements Freizeichnungen des Verfrachters ohne Beachtung des zwingenden Haftungsrahmens des § 662 HGB dem Konnossementsinhaber gegenüber wirksam sind oder aber ob mit Begebung des Konnossements die zwingende Haftung des § 662 HGB ex tunc-Wirkung hat und somit auf den Zeitpunkt der Übernahme der Güter durch den Verfrachter zurückwirkt.

Kann sich also der Verfrachter für einen Schaden, der nach Übernahme der Güter, aber vor der Begebung des Konnossements an einen Dritten erfolgt, wirksam freizeichnen, ohne daß die zwingende Haftung des § 662 HGB eingreift?

2) Ergebnis: Die Rückwirkung ist zu bejahen

Sowohl der Wortlaut des § 663 a HGB („...so gilt § 662 von dem Zeitpunkt ab, in dem das Konnossement an einen Dritten begeben wird“) als auch die amtliche Begründung zu § 663 a HGB [75] („Begibt jedoch der Charterer das Konnossement an eine dritte Person, so unterliegt es von diesem Zeitpunkt ab den zwingenden Vorschriften des Gesetzes. Diesen widersprechenden Vertragsabreden werden in diesem Zeitpunkt unwirksam“) sprechen gegen eine Rückwirkung der Konnossementsbegebung. Andererseits ergibt sich bei einer am Schutzzweck des § 662 HGB orientierten Auslegung, daß dem Konnossementsinhaber in Widerspruch zum Schutzzweck der Haager Regeln der von diesen beabsichtigte Schutz genommen würde, wollte man die Rückwirkung verneinen: Insbesondere bei den Verfrachterpflichten, vor Beginn der Reise ein seetüchtiges Schiff zu stellen (§ 559 HGB) und die Ladung ordentlich zu laden und zu stauen (§ 606 HGB), handelt es sich um Pflichten, die nur vor der Begebung des Konnossements erfüllt werden können. Auch würde es zu einer mit dem Schutzzweck der Haager Regeln nicht zu vereinbarenden Erschwerung der Beweissituation des Konnossementsinhabers führen, wenn der Haftungszeitraum des § 606 S. 2 HGB in einen die zwingende Haftung abschließenden Zeitraum vor und den eine zwingende Haftung herbeiführenden Zeitraum nach der Begebung des Konnossements unterteilt würde. Auch müßte bei einer Verneinung der Rückwirkung die Vermutung des § 656 II HGB, daß die Güter so übernommen wurden, wie sie im Konnossement beschrieben wurden, wegfallen. Das Konnossement wäre im Augenblick seiner Begebung ungeeignet, etwas über die Güter i. S. des § 643 Nr. 8 HGB auszusagen [76] und würde damit seine Bedeutung als Wertpapier verlieren [77]. Soweit das OLG Hamburg einer im Raumfrachtvertrag vereinbarten Haf-

tungsbeschränkung die Bedeutung beimißt, daß sie im Falle eines Verstoßes gegen den zwingenden Haftungsrahmen des § 662 HGB mit der Begebung des Konnossements an einen Dritten i. S. des § 663 a HGB ihre Wirksamkeit verliere und somit für nach diesem Zeitpunkt entstandene Schäden nicht eingreife, bis zur Begebung des Konnossements jedoch ihre Wirksamkeit behalte [78], verkennt es die Bedeutung des § 656 HGB: Gem. § 656 III HGB bleiben im Verhältnis Verfrachter - Befrachter die Bestimmungen des Frachtvertrages (der Charter-Partie) maßgeblich. Die Begebung des Konnossements wirkt sich nicht auf das Verhältnis Verfrachter - Befrachter aus. Gem. § 656 I HGB ist das Konnossement maßgebend für das Verhältnis Verfrachter - Empfänger.

Soweit in der Literatur die Ansicht vertreten wird, Scrutton [79] hege Zweifel, ob im Rahmen des Art. 1 b IÜK/brit. COGSA eine Rückwirkung zu bejahen sei, so ist dem entgegenzuhalten, daß der Äußerung Scruttons auf Seite 418 „on the whole we prefer the view that... relate back to the beginning of the carriage of the goods“ keine Zweifel, sondern eher eine Tendenz zur Rückwirkung zu entnehmen ist. Eindeutig vertritt Scrutton dann auf S. 412 die Auffassung, es sei ein unhaltbares Ergebnis, wenn das Recht des Konnossementsinhabers gegen den Verfrachter sich genau nach dem Zeitpunkt der Konnossementsbegebung bestimmen würde. Die von Gramm [80] erwähnten und von Gehlsen [81] und Abraham [82] als existent bezeichneten Zweifel Scruttons dürften vielmehr nur bis zur 13. Auflage bestanden haben, in welcher Scrutton schrieb „... it is doubtful, whether the indorsee of the bill of lading will have the advantage of the Rules, the loss having occurred before the Rules apply.“

Hinsichtlich der Rückwirkungsproblematik stellen die Hamburg-Rules eindeutig klar, daß der Begebung des Konnossements in § 663 a HGB bzw. Art. 1 b IÜK/COGSA eine rückwirkende Wirkung beizumessen ist. Art. 2 III der Hamburg-Rules lautet: The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention apply to such a bill of lading if it governs the relations between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer.

Eine umfassendere Darstellung des Meinungsstandes zur Rückwirkungsproblematik ist im übrigen meinem 1979 erschienenen Aufsatz in der Zeitschrift *Versicherungsrecht* zu entnehmen [83].

3. Rückgriff des Verfrachters

Da der Raumfrachtvertrag der zwingenden Haftung des § 662 HGB nicht unterliegt, ist es möglich, daß er nach § 662 HGB unzulässige Klauseln enthält und dennoch, soweit einzelne Klauseln nicht gegen allgemeine Rechtsgrundsätze verstoßen, voll wirksam ist. Da für das Rechtsverhältnis Verfrachter-Empfänger gem. § 656 I HGB das Konnossement entscheidend ist und hierbei die Möglichkeit besteht, daß bei Begebung des Konnossements an einen Dritten i. S. d. § 663 a rückwirkend

auf den Zeitpunkt der Übernahme der Ladung § 662 HGB eingreift, kann der Verfrachter bei Inanspruchnahme durch den Empfänger strenger haften, als wie es die Bestimmungen der CP vorsehen.

Dies wäre unbillig. So entschied schon das RG im Jahre 1911, also vor Verabschiedung des IÜK, daß der Charterer, der den Reeder in größere Verpflichtungen verwickelt, als wie die CP sie vorsieht, letzterem hierfür Ersatz zu leisten hat, da dies der Sinn der Freizeichnung in der Charter sei. Unabhängig von einem Verschulden des Charterers trete hier eine Garantiehaftung ein [84].

Wenn auch der Verfrachter den unter Umständen größeren Haftungsumfang durch die Ausstellung des Konnossements herbeiführt, so ist er doch gem. § 642 HGB auf Verlangen des Abladers verpflichtet, diesem ein Konnossement auszustellen, so daß er durchaus gegen seinen Willen in einem über die Bestimmungen der CP hinausgehenden Maße in Verpflichtungen gegenüber Dritten verwickelt werden kann [85].

Auch der BGH [86] hat die Entscheidung des RG grundsätzlich bestätigt, wobei er es jedoch offen ließ, ob die Annahme des RG, die CP enthalte insofern notwendig ein Garantieverprechen, immer zutrefte. Hiernach bedarf es keiner besonderen Vereinbarung des Rückgriffs, z. B. durch eine sog. Indemnity-Clause in der CP [87], jedoch ist eine derartige Rückgriffsklausel mit Hinblick auf die diesbezüglich unsichere Rechtslage im anglo-amerikanischen Rechtskreis zu empfehlen [88].

Zu den gebräuchlichsten Reisecharter-Formularen gehören die von der BIMCO empfohlene GENCON-CP [89] sowie der Allge-

meine Einheits-Frachtvertrag DEUTGENCON-CP auf der Basis der Gencon-Charter [90]. Klausel 9 n. F. (12 a. F.) GENCON-CP bzw. Klausel 9 DEUTGENCON-CP:

„Der Kapitän hat die Konnossemente mit der Frachtrate zu zeichnen, wie sie ihm vorgelegt werden ohne Präjudiz für diesen Frachtvertrag. Sollte die Konnossementsfracht weniger betragen als die Gesamtfracht, so ist der Unterschied bei Zeichnung der Konnossemente in bar an den Kapitän zu zahlen“.

Die Klausel ist insofern interessant, weil die vom RG vertretene und vom BGH übernommene Auffassung (s. Fußnoten 84 und 86) auch in dem Fall bestätigt wird, in dem das HGB und damit deutsches Recht nicht zur Anwendung kommen, etwa bei wirksam vereinbartem ausländischen Gerichtsstand. Ihr Wortlaut besagt zwar direkt nur, daß im Verhältnis Verfrachter-Befrachter, soweit es um die Höhe der Frachtrate geht, allein der Inhalt der CP maßgeblich ist und nicht der des Konnossements, gleicht also in etwa § 656 III HGB. Jedoch kommt man im Wege einer erweiterten Auslegung der Klausel bezüglich der Haftung des Verfrachters gegenüber dem Dritten zu dem Ergebnis, daß die Bedingungen der CP denjenigen des auf Grund des Frachtvertrages ausgestellten Konnossements vorzuziehen habe [91].

Der Grundgedanke der Klausel ist ja der, den Verfrachter bei Abweichungen zwischen CP und Konnossement nicht schlechter zu stellen. Insofern macht es nur einen graduellen Unterschied, ob es um eine Schlechterstellung durch geringere Frachtraten oder um eine solche durch erhöhte Inanspruchnahme durch den Konnossementsinhaber geht.

Schluß folgt in Heft 4/81

Einheitliche Standards für die Schiffssicherheitsausrüstung

Auf Initiative der Bundesrepublik Deutschland sollen künftig auf europäischer Ebene die technischen Anforderungen an die Sicherheitsausrüstung der Seeschiffe vereinheitlicht und gegenseitig anerkannt werden. Zu diesem Thema fand auf Einladung des Bundesverkehrsministeriums - Abteilung Seeverkehr - vom 03. - 05. Februar 1981 in Hamburg eine Tagung statt, an der Vertreter von 7 europäischen Schiffahrtsnationen sowie des Rates und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften teilnahmen.

Der Vorschlag der Bundesrepublik Deutschland dient dem Ziel, durch Festlegung einheitlicher technischer Anforderungen und Testverfahren für Geräte der Schiffssicherheitsausrüstung (z. B. nautische Geräte, Rettungsmittel u. a.) einen anerkannten hohen Sicherheitsstandard zu erreichen. Auf dieser Grundlage wird eine gegenseitige Anerkennung der Zulassung von Gegenständen der Schiffssicherheitsausrüstung angestrebt.

Ein Erfolg dieser Bestrebungen würde sowohl die Sicherheit des Seeverkehrs weiter erhöhen als auch den erheblichen Verwaltungsaufwand vermindern, der sich gegenwärtig aus der einzelstaatlichen Zulassung der Gegenstände ergibt. Darüber hinaus trägt der Vorschlag dazu bei, künftig beim Ankauf von Schiffen Kosten einzusparen, weil nicht mehr - wie bisher - bestimmte Gegenstände der Schiffssicherheitsausrüstung aufgrund abweichender Sicherheitsanforderungen des künftigen Flaggenstaates ausgetauscht werden müssen.

Es wurde beschlossen, mehrere parallel arbeitende Expertengruppen einzusetzen, die bis Ende 1982 für bestimmte Geräte einheitliche Sicherheitsanforderungen aufzustellen haben. Im Anschluß daran wird in einer weiteren Tagung das formale Verfahren für die gegenseitige Anerkennung der Geräte festgelegt.

LEHRGÄNGE

Fachhochschule Hamburg, Fachbereich Seefahrt

Der Fachbereich Seefahrt der Fachhochschule Hamburg hat für das SS 1981 folgende Kontaktseminare vorgesehen:

1. Radarnavigation und Kollisionsschutz 23. 03. - 27. 03. 81
18. 05. - 22. 05. 81
06. 07. - 10. 07. 81
2. Taschenrechner in der Bordpraxis 30. 03. - 03. 04. 81
3. Datenverarbeitung in der Seeschifffahrt 06. 04. - 10. 04. 81
4. Einführung in moderne Navigationsverfahren 04. 05. - 08. 05. 81
22. 06. - 26. 06. 81
5. Reise- und Zeitcharterverträge 11. 05. - 15. 05. 81
6. Seeverkehrsbetriebslehre 01. 06. - 05. 06. 81
7. Gefährliche Stückgutladungen 29. 06. - 03. 07. 81
8. IMCO-Seminar Öltanker I (Grundkurs) 13. 07. - 17. 07. 81
9. IMCO-Seminar Chemikaliertanker I (Grundkurs) 14. 09. - 18. 09. 81

Fachhochschule Oldenburg, Fachbereich Seefahrt

Beginn AG-Lehrgänge:

- | | |
|-------------------------|--------------|
| Sommer-Semester 1981 | 02. 03. 1981 |
| Winter-Semester 1981/82 | 21. 09. 1981 |

Beginn AM/AG-Durchstieg:

- | | |
|-------------------------|--------------|
| Sommer-Semester 1981 | 02. 03. 1981 |
| Winter-Semester 1981/82 | 21. 09. 1981 |

Grundlehrgang A Fachkräfte für Arbeitssicherheit:

- | | |
|-------------------------|------------------------|
| Sommer-Semester 1981: | 09. 06. - 19. 06. 1981 |
| Winter-Semester 1981/82 | 30. 11. - 11. 12. 1981 |

Grundlehrgang B Fachkräfte für Arbeitssicherheit:

- | | |
|--------------------------|------------------------|
| Sommer-Semester 1981: | 30. 03. - 10. 04. 1981 |
| Winter-Semester 1981/82: | 05. 10. - 16. 10. 1981 |

Der Grundlehrgang B kann nur von Teilnehmern besucht werden, die auch den Grundlehrgangsschein A besitzen.

Kontaktstudium:

- | | |
|-------------------------|------------------------|
| Sommer-Semester 1981 | 04. 05. - 15. 05. 1981 |
| Winter-Semester 1981/82 | 09. 11. - 20. 11. 1981 |

Der Fachbereich Seefahrt bietet folgende Kontaktseminare an:

1. Schiffsbetriebswirtschaftliches Seminar:
 2. Verhalten bei Seenotfällen
 3. Kontaktseminar-Meteorologie
 4. EDV
- Anmeldungen sind zu richten an: Sekretariat Fachhochschule Oldenburg, Fachbereich Seefahrt in Elsfleth, Weserstraße 52, Postfach 260, 2887 Elsfleth, Telefon 04404 / 22 27.

Die Haftung des Verfrachters bei der Reisecharter unter besonderer Berücksichtigung des § 663 a HGB und der Grenzen zulässiger Freizeichnung.

Jens Paulsen*)

Fortsetzung von Heft 3/81

Teil 5: Grenzen der Freizeichnung des Verfrachters bei der Reisecharter

I. Definition der Freizeichnung

Unter Freizeichnung des Verfrachters ist jede vertragliche Änderung der gesetzlichen Haftungslage zu seinen Gunsten zu verstehen. Jedoch erstreckt sie sich nicht auf die Verpflichtung zur ordnungsgemäßen Vertragserfüllung, sondern beseitigt nur die Haftung im Falle der Verletzung eben dieser Vertragspflichten, so daß man sich nicht vom Verschulden, sondern von der Haftung für das Verschulden freizeichnet [92], indem entsprechende Klauseln in das Konnossement und/oder die CP aufgenommen werden.

II. Die Auslegung von CP und Freizeichnungsklauseln

Da das HGB für die Auslegung von CP keine ausdrückliche Regeln aufstellt, muß man hier auf die allgemeinen Auslegungsgrundsätze der §§ 133, 157, 242 BGB und 346 HGB zurückgreifen [93]. Als anerkannter Satz des internationalen Gewohnheitsrechts gilt hier, daß unklare Freizeichnungsklauseln eng auszulegen sind, im Zweifel gegen den Verfrachter [94], da dieser sie ja aufgestellt hat. Im gleichen Sinne auch § 5 ABGB. So hielt das RG [95] eine allgemeine Freizeichnung von Gefahren der Seefahrt und Zufällen nicht für ausreichend, um den Reeder von der Haftung gem. § 559 HGB für die Seeuntüchtigkeit des Schiffes zu befreien, da eine derartige Klausel wegen ihrer Weitläufigkeit zu unbestimmt sei.

Auch die allgemeine Freizeichnung von Nachlässigkeit der Schiffsbesatzung und sonstiger Hilfspersonen (Negligence-Clause) zeichnet den Verfrachter selbst außerhalb des Geltungsbereichs des § 662 HGB nicht vom Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen hinsichtlich der Pflicht gem. § 559 HGB frei, da die Unklarheit der Klausel, ob sie sich nur auf Handlungen während der Reise, so Prüssmann [96], oder auch auf die anfängliche Seetüchtigkeit gem. § 559 HGB erstreckte, zu Lasten desjenigen geht, der sie verwendet hat [97].

Ferner ist die einzelne Klausel nicht isoliert zu betrachten, ihre Stellung im Gesamtzusammenhang der CP zu berücksichtigen [98] und bei Widersprüchen unter Ermittlung des Vertragsschwerpunkts jener Klausel der Vorzug zu geben, welcher die Parteien besondere Bedeutung beigemessen haben, was sich oft schon an äußeren Merkmalen der Vertragsurkunde erkennen läßt [99]. Insbesondere ist nicht der Wortlaut, sondern der Sinn und Zweck letztlich entscheidend [100]. Zu berücksichtigen sind ferner als Auslegungsmittel die Vertragsvorverhandlungen und vor allem der Handels- und Schiffsverkehrsbrauch [101].

Es gibt Klauseln, welche bestimmen, daß der Reeder nicht verantwortlich sei für eine anschließend kasuistisch aufgeführte Anzahl von Ursachen oder aus irgendeinem anderen Grunde. „Aus irgendeinem anderen Grunde“ ist jedoch zu unklar, so daß man im Wege einer engen Auslegung hierunter nur Fälle verstehen kann, die den vorangegangenen gleichen [102].

Bei den Formulklauseln der gängigen CP ist zu beachten, daß diese für eine Vielzahl von Fällen gelten und daher abstrakt ausulegen sind. Das heißt: Unabhängig vom konkreten Einzelfall unter Berücksichtigung der Belange der Wirtschaftskreise der Vertragspartner [103].

III. Grenzen der Freizeichnung

Die Aufgabe der Rechtsprechung bestand darin, die wuchernden Freizeichnungsklauseln einer inhaltlichen Kontrolle zu unterziehen. In diesem Zusammenhang bot sich zunächst § 138 BGB zur Inhaltskontrolle an, da die Vertragsfreiheit dort aufhört, wo eine Vereinbarung gegen die guten Sitten verstößt. So wandte der BGH die vom RG entwickelten Grundsätze zum Monopolmißbrauch und Mißbrauch einer wirtschaftlichen Machtstellung auch im Bereich der Seeschifffahrt an. Mit der Weiterentwicklung der Lehre von Treu und Glauben erfolgte dann zunehmend eine an § 242 BGB orientierte Inhaltskontrolle, zumal in den wenigsten Fällen unbilliger Klauseln eine rechtsmißbräuchliche Ausnutzung einer Monopolstellung des Klauselverwenders vorlag bzw. nachzuweisen war. Eine weitere Grenze der Freizeichnung folgt schließlich aus § 276 II BGB.

1. An § 138 BGB orientierte Entscheidungen (insbes. zum Monopolmißbrauch)

a. Die Rechtsprechung des Reichsgerichts aa. Dogmatische Begründung der Grundsätze über den Monopolmißbrauch

Das RG stellte bereits im Jahr 1906 [104], und in den nachfolgenden Entscheidungen RGZ 103, 82 sowie RGZ 106, 386 fest, daß der Inhaber einer tatsächlichen Monopolstellung, der diese dazu ausnutzt, um unter Umkehrung der vom Gesetzgeber gewollten und vom Verkehr als billig empfundenen Rechtslage sich unverhältnismäßige Vorteile zu verschaffen, sittenwidrig handelt und damit gegen § 138 BGB verstößt [105].

In RGZ 115, 220 wurde dem individuellen absoluten Monopolinhaber das Mitglied eines für seine Mitglieder verbindliche und gleichlautende Geschäftsbedingungen aufstellenden Unternehmensverbandes gleichgestellt, soweit dem Verband ein Großteil der Unternehmen der betreffenden Branche angehört und der Verkehr auf die Inanspruchnahme seiner Mitglieder angewiesen war.

Hiernach sind also Voraussetzungen für eine Sittenwidrigkeit i. S. d. § 138 BGB:

1. Innehaben einer tatsächlichen oder fiktischen Monopolstellung
2. Das Aufzwingen unbilliger und unverhältnismäßiger Bedingungen gegenüber dem Geschäftspartner unter Ausnutzung der Monopolstellung.

Liegen beide Voraussetzungen kumulativ vor, so ist die entsprechende Klausel sittenwidrig und damit nichtig.

bb. Innehaben einer tatsächlichen oder fiktischen Monopolstellung

Man muß davon ausgehen, daß in der Linienschifffahrt die Konferenzreedereien selbst unter Berücksichtigung der den Verladern zumeist gegebenen Möglichkeit, Verschiffungen mit Outsider-Schiffen durchzuführen, eine faktische Monopolstellung haben, da der Verkehr auf Verschiffungen durch die großen, ihm als zuverlässig und wirtschaftlich bekannten Konferenzreedereien mit ihrer umfassenden Angebotspalette in der Regel angewiesen ist.

Anders ist es dagegen in der Trampschifffahrt, in deren Bereich die Reisecharter am häufigsten abgeschlossen wird. Wie schon

*) Kapitän Jens Paulsen ist Rechtsreferendar beim BVM.

Domine in seiner 1934 veröffentlichten Dissertation feststellte, steht hier in der Regel einer Unzahl kleiner, oft durch die großen Reedereien aus dem Linienverkehr herausgedrängter Reedereien, eine überschaubare Anzahl großer Ablader gegenüber [106]. Man denke nur an die derzeitige Situation in der Tankschiffahrt, wo einer kleinen Anzahl großer Ölgesellschaften eine große Zahl von Tanker-Reedereien gegenübersteht, die auf Grund der Übertonnage die Schiffe teilweise sogar bewußt mit Verlust verchartern, da dieser dann geringer ausfällt als im Falle eines Auflegens der Schiffe. In umgekehrter Situation als bei der Linienschiffahrt könnte man in derartigen Fällen fast schon von einer Monopol- bzw. Oligopolstellung der Befrachter/Charterer sprechen.

cc. Das Aufzwingen unbilliger und unverhältnismäßiger Bedingungen gegenüber dem Geschäftspartner unter Ausnutzung der Monopolstellung

Ein Handeln kann dann nicht sittenwidrig sein, wenn es durch die bestehenden Gesetze ausdrücklich gestattet ist. Das wird für den Bereich der Linienschiffahrt und ihrer Konferenzen insofern bedeutsam, weil wettbewerbsbeschränkende Vereinbarungen nach dem GWB (Kartellgesetz) zumeist nicht unwirksam sind, da gem. § 99 II, III GWB die §§ 1, 15–18 GWB in der Schiffahrt und bei den Konferenzen keine Anwendung finden.

Man wird ferner dann nicht von einer Ausnutzung der Monopolstellung sprechen können, wenn die Vertragsbedingungen zwischen den Verfrachter- und Verladerverbänden ausgehandelt wurden [107]. Jedoch weist das OLG Hamburg zu Recht darauf hin, daß solche Vertragswerke, wie z. B. der DEUTKÜST-Vertrag, die teilweise schon vor Jahrzehnten erarbeitet wurden, unter Berücksichtigung von Treu und Glauben an die heutigen Rechtsordnungsgrundsätze angepaßt werden müssen [108]. Bedenklich ist es jedoch, wenn das OLG in seiner Entscheidung der Tatsache, daß der DEUTKÜST-Vertrag vom Befrachter selbst vorgeschlagen wurde, zugunsten des Verfrachters keine Bedeutung beimißt, denn derjenige, der AGB oder diesen gleichzustellende Formularverträge (um solche handelte es sich hier unstr.) aufstellt oder verwendet, muß sie im Zweifel gegen sich gelten lassen, da er insofern nicht schutzwürdig ist.

Wenn auch die Entscheidungen des RG sich nicht mit Klauseln des Seerechts, sondern mit denen anderer Verkehrsunternehmen befaßten, so ist doch der Gesichtspunkt des Monopolmißbrauchs ein allgemeiner, der auch auf die Verhältnisse des Seetransports uneingeschränkt Anwendung zu finden hat [109].

Im Falle des Eingreifens der oben entwickelten Grundsätze zum Monopolmißbrauch ist somit die Freizeichnung des Verfrachters von der Haftung für sein Verschulden im Rahmen der Ausübung seiner Verfrachterfunktion gem. § 138 I BGB nichtig.

dd. Verschulden Leitender Angestellter oder von Organen

Gleiches gilt für seine Freizeichnung von der Haftung für das Verschulden seiner Organe und Leitenden Angestellten [110], d. h. derjenigen Arbeitnehmer, die Unternehmerfunktion ausüben [111]. Hierzu zählen z. B. Prokuristen, Leiter größerer Reedereiabteilungen mit entsprechenden Kompetenzen und Vorstandsmitglieder, nicht jedoch z. B. der Reedereiinspektor und der Kapitän, da diese keinen umfassenden Einfluß auf die Leitung des Gesamtunternehmens in der Form, daß sie den Unternehmer kraft ihrer Vollmacht ersetzen können [112], haben.

Würde man dem Unternehmerverschulden nicht das seiner Organe und Leitenden Angestellten gleichsetzen, hätte das zur Folge, daß — wie beim Unternehmerverschulden — die Präventivwirkung der gesetzlichen Haftung ausgeschlossen würde [113].

Das Verschulden Leitender Angestellter oder von Organen kann sich insbesondere als Auswahlverschulden bei der Auswahl von Angestellten mit verantwortlichem Tätigkeitsbereich (z. B. Kapitän) oder aus dem Unterlassen grundsätzlicher Weisungen für die Behandlung von Schiff und (bestimmten) Ladungen sowie deren Kontrolle ergeben [114]. So haben sie bei schwierigen Transporten z. B. dafür zu sorgen, daß diese von qualifizierten Personen durchgeführt werden. Jedoch müssen sie sich nicht mit den Einzelheiten des Transports beschäftigen, da dies eine Überspannung ihres Aufgabenbereiches bedeuten würde [115].

b. Die Rechtsprechung des BGH

Der BGH stellte in seiner Entscheidung vom 13. 03. 56 [116] fest, daß der Verfrachter, soweit er Monopolinhaber ist, sich nicht von der Haftung für anfängliche Seuntüchtigkeit freizeichnen kann. Unter Berufung auf die Rechtsprechung des RG zum Monopolmißbrauch betrachtete es der BGH als Kardinalspflicht des Verfrachters, ein see- und ladungstüchtiges Schiff zu stellen, da hiervon die Durchführung der Reise abhängt und bei der notwendigen Beachtung der beiderseitigen Interessen zu berücksichtigen sei, daß in der Regel nur der Verfrachter, nicht aber der Befrachter feststellen könne, ob das Schiff seetüchtig sei, so daß für die Freizeichnung ein berechtigter Grund nicht ersichtlich sei. Zum gleichen Ergebnis kam der BGH auch über § 242 BGB (s. u. 3–b).

Stahl [117], der auch den unveröffentlichten Teil des BGH-Urteils einsah, weist auf die unklare Formulierung der Freizeichnungsklausel hin, wonach die Reederei nicht verantwortlich sein sollte für irgendwelche Unfälle und Beschädigungen der geschleppten Schiffe, einerlei aus welchen Ursachen, insbesondere aber nicht für das Brechen der Schlepptrassen oder des Schleppgeschirrs. Diese Freizeichnung könne jedoch nicht eindeutig auch auf mangelnde Seetüchtigkeit erstreckt werden, sie sei zu unbestimmt. Dem ist in Anlehnung an die vorstehend (II) beschriebenen Auslegungsgrundsätze beizupflichten. Eine derartig unklare Freizeichnungsklausel muß derjenige, der sie verwendet hat, im Zweifel gegen sich gelten lassen [118]. Diesen Gesichtspunkt hatte der

BGH also in seine Erörterungen nicht mit einbezogen.

Stahl kritisiert den BGH dann insofern, weil er bei der Frage, ob ein Monopol vorliege, nicht die neuesten wettbewerbsrechtlichen Erkenntnisse berücksichtigt habe. Jedoch kommt es wohl nicht in erster Linie darauf an, ob nun ein Monopol im Rechtssinne, wie Stahl es fordert, oder etwa ein Oligopol vorliegt. Entscheidend sind die wirtschaftlichen Machtverhältnisse des sich Freizeichnenden und das Maß der Angewiesenheit des Verkehrs auf seine Dienste. Ergibt sich hiernach eine monopolartige Stellung, so sollte man sich nicht an den Begriff eines rechtlichen Monopols klammern, sondern die Grundsätze über den Monopolmißbrauch auch für ein „faktisches“ Monopol anwenden.

In seinem Urteil vom 7. 7. 1960 [119] bestätigte der BGH erneut die Kontinuität seiner vom RG übernommenen Rechtsprechung zum Monopolmißbrauch, indem er ausführte, daß auch beim Vorliegen einer wirtschaftlichen Monopolstellung (präziser formuliert als in der oben ausgeführten, von Stahl kritisierten Entscheidung) Voraussetzung für einen Verstoß gegen § 138 BGB immer sei, daß der Vertragspartner sich unter dem Druck der wirtschaftlichen Verhältnisse und der Machtstellung des Klauselverwenders zu einer unangemessenen oder unbilligen Haftungsbeschränkung bereitgefunden habe. Im Wege einer Interessenabwägung der beiderseitigen Belange stellte der BGH dann fest, es sei nicht unbillig, wenn der Verfrachter bei einem besonders riskanten Transport die Übernahme eines Risikos der haftungsmäßigen Inanspruchnahme ablehne, welches in keinem angemessenen Verhältnis zur Frachtzahlung stehe. Die Herbeiführung eines angemessenen Verhältnisses Frachtzahlung/Risiko war hier aber Sinn und Zweck der Freizeichnung.

Nach einem Urteil des OLG Hamburg vom 4. 5. 72 [120] verstößt eine Gerichtswahlklausel nicht schon deshalb gegen die guten Sitten, weil sie die Vollstreckung des Urteils in Deutschland ausschließt. Es müssen vielmehr zusätzliche Umstände, insbesondere der Zweck der Klausel und die Beweggründe des sich auf sie Berufenden hinzutreten, die auf einen derartigen Verstoß gegen § 138 I BGB schließen lassen.

2. § 242 BGB

a. Die Rechtsprechung des Reichsgerichts

Bereits die Rechtsprechung des RG hatte bei AGB und Formularverträgen einzelnen Klauseln nicht nur unter dem Gesichtspunkt des Monopolmißbrauchs nach § 138 I BGB, sondern auch unter dem des Treu und Glauben gem. § 242 BGB die Wirksamkeit versagt [121].

b. Die Rechtsprechung des BGH

aa. Berücksichtigung des Grundsatzes von Treu und Glauben

Unter Berücksichtigung des Rechtsgedankens des § 242 BGB kam der BGH in seiner Entscheidung vom 13. 3. 56 [122] zur Unwirksamkeit einer Freizeichnung von an-

fänglicher Seeuntüchtigkeit, § 559 HGB, da es nicht mit dem Grundsatz von Treu und Glauben vereinbar sei, sich von einer Verpflichtung (Herstellung der Seetüchtigkeit) freizuzuzeichnen, die überhaupt erst die Voraussetzung für die Erfüllung des Frachtvertrages schaffe.

Im gleichen Sinne wie der BGH entschied auch das HansOLG Hamburg am 25. 2. 71.

Ebenfalls unter Berücksichtigung des Rechtsgedankens von § 242 BGB erfolgte die Entscheidung des BGH vom 17. 1. 74 [124]. In der Entscheidung ging es um die Wirksamkeit der Klausel 9 GENCON-CP, einer sogenannten Responsibility-Clause, die eine Freizeichnung der Haftung des Verfrachters vom Verschulden des Kapitäns und der Besatzung im Falle des Verlustes der Güter enthielt. Der Kapitän hatte die Güter an einen nicht durch das Konnossement Legitimierten ausgeliefert. In diesem Fall der Falschlieferung liegt ein Verlust der Güter vor [125]. Nach Meinung des BGH würde eine Freizeichnung von der Haftung für die schuldhafte Verletzung der Pflicht, die Güter an den legitimierten Konnossementsinhaber auszuliefern, mit dem Hauptzweck des Vertrages in einen unlöslichen Widerspruch treten. Hier finde sie ihre Grenzen, so daß eine Berufung auf die Freizeichnung gegen den Grundsatz von Treu und Glauben des § 242 BGB verstoße und damit unzulässig sei.

Als einen dagegen nicht gegen den Grundsatz von Treu und Glauben verstoßenden und damit den Mißbrauch der Vertragsfreiheit ausschließenden Fall wertete der BGH die Aufnahme der Klausel „Owners not responsible for weight“ im Konnossement. Nach Ansicht des Senats verstößt die Klausel deshalb nicht gegen Treu und Glauben, weil sie für die Entkräftung der Beweisvermutung des § 656 II 1 nach Maßgabe der §§ 656 II 2 Nr. 1, 646, 645 II Nr. 2 HGB erforderlich sei [126].

bb. Berücksichtigung des Grundsatzes von Treu und Glauben bei AGB

In den Entscheidungen des BGH vom 6. 3. 56 [127] und vom 29. 10. 62 [128] wurde jeweils festgestellt, daß die in den AGB von Geschäftsbesorgern (Spediteuren bzw. Lagerhaltern) enthaltenen Freizeichnungsklauseln unwirksam sind, wenn durch diese die Haftung für unmittelbar entstandene Schäden auch bei grober Fahrlässigkeit des Geschäftsbesorgers selbst oder seiner leitenden Angestellten beschränkt wird, da die Geltendmachung der Freizeichnung in diesem Falle mit dem Grundsatz von Treu und Glauben unvereinbar sei [129]. Der BGH stellte dann in der ersten Entscheidung auf S. 168 noch fest, daß der Geschäftsbesorger (Spediteur) sich gegenüber dem Vertragspartner in einer tatsächlichen Monopolstellung befand, so daß man glauben konnte, die Unwirksamkeitserklärung der Klausel sei durch diese Feststellung beeinflusst worden. Diese Unklarheit führte wohl auch zur zweiten Entscheidung des BGH, in welcher er klarstellte, die Erwähnung der tatsächlichen Monopolstellung in der erstgenannten Entscheidung sei nicht der tragende Grund für

die auf § 242 BGB gestützte erstgenannte Entscheidung gewesen, denn:

„Ohne Rücksicht darauf, ob der Vertragspartner, der die AGB aufgestellt hat, ein Monopol besitzt oder nicht, kann eine Haftungsausschließ- oder -begrenzungsklausel der Rechtswirksamkeit entbehren, wenn sie bei Abwägung der Interessen der normalerweise an solchen Geschäften beteiligten Kreise der Billigkeit widerspricht. Das ist in Fällen der vorliegenden Art bei eigener grober Fahrlässigkeit oder einer solchen leitender Angestellter regelmäßig zu bejahen. Wegen der einseitigen Festlegung der AGB durch einen Vertragspartner komme hier der in § 315 BGB enthaltene Schutzgedanke zum Zuge [130].“

Es fragt sich, weshalb der Schutzgedanke des § 315 BGB im Rahmen der Inhaltskontrolle von AGB zum Zuge kommen soll. Man muß berücksichtigen, daß bei AGB-Verträgen zwar nicht wie im Falle des § 315 BGB der Inhalt der Leistung nachträglich bestimmt wird, jedoch wird hier bei Vertragsschluß durch Einflußnahme auf den Vertragspartner der Vertragsinhalt einseitig festgelegt, so daß in beiden Fällen der Leistung nicht bestimmende bzw. nicht die AGB formulierende Vertragspartner in der schwächeren Position ist. Es erscheint daher angebracht, auch bei AGB die Schranke des „billigen Ermessens“ des § 315 I BGB als Schutzgedanken zu beachten [131].

Das OLG Hamburg übernimmt zwar diese Rechtsprechung des BGH, weist aber darauf hin, daß bei der Aufstellung von AGB vielfach die Wirtschaftsverbände der Vertragspartner an deren Aufstellung beteiligt waren (im konkreten Fall ging es um einen Deutküst-Frachtvertrag), so daß in diesem Fall von einer einseitigen Aufstellung nicht gesprochen werden könne [132]. Jedoch ist der Aufstellungsvorgang ohne Bedeutung für die Einstufung der Vertragsbedingungen als AGB [133].

Bei der Auslegung von AGB bzw. Formularverträgen gilt der Grundsatz, daß in ihnen enthaltene Freizeichnungen dann gegen § 242 BGB und damit gegen den Grundsatz von Treu und Glauben verstoßen, wenn sie in Abänderung dispositiver Normen nicht die Interessen beider Vertragspartner und die der Allgemeinheit angemessen berücksichtigen, sondern in ungebührlicher Weise einseitig die Interessen desjenigen verfolgen, der sie aufgestellt hat oder verwendet [134]. In diesem Rahmen ist auch zu berücksichtigen, daß der Vertragspartner des Verfrachters im Falle der Akzeptierung von Freizeichnungsklauseln, die über das verkehrsübliche Maß hinaus die gesetzliche Haftung des Verfrachters beschränken oder ausschließen, gem. § 87 ADS bei der Güterversicherung seines Versicherungsschutzes verlustig gehen kann. In diesem Falle bewirkt der Verfrachter durch seine Klauseln nicht nur, daß er selbst von der Haftung gegenüber seinem Vertragspartner frei wird, sondern auch, daß letzterem der Versicherungsschutz entzogen wird. Hieraus ergibt sich für den Vertragspartner eine untragbare Situation, die mit dem Grundsatz von Treu und Glauben des § 242 BGB nicht zu vereinbaren ist.

In der vorstehend (III-I-b) zitierten Entscheidung des OLG Hamburg [135] stellte der Senat ebenfalls keinen Verstoß gegen den Grundsatz von Treu und Glauben fest, da er im Rahmen der für AGB und Formularverträge durchgeführten Inhaltskontrolle weder eine Unüblichkeit mit einer sich daraus ergebenden unerträglichen Beeinträchtigung der Rechte des Betroffenen noch eine sachliche Unangemessenheit der Gerichtswahlklausel feststellen konnte. Auch wurde der Betroffene durch die Klausel nicht überrascht, da er sie 3 Jahre lang unwidersprochen geduldet hatte.

Die Freizeichnung von der Haftung für verschuldete anfängliche Seeuntüchtigkeit ist auch dann nicht möglich, wenn der Mangel nur auf einem leichten Verschulden der Leute des Verfrachters beruht — Urteil des BGH vom 25. 6. 73 [136]. Es ist zwar in der Rechtsprechung des BGH anerkannt, daß zugunsten des Unternehmers eine Freizeichnung von der Haftung für das Verschulden seiner nicht leitenden Angestellten in AGB möglich ist, soweit der Vertragspartner sich gegen Schäden versicherungsmäßig üblicherweise absichert und dies im konkreten Fall auch möglich ist [137]. Gleiches muß auch für die Freizeichnung von der Haftung für das konkrete Personalrisiko, d. h. für Nachlässigkeiten und Versehen, die bei den Arbeitnehmern eines ordnungsgemäß geführten und beaufsichtigten Schiffes bzw. Betriebes nicht auszuschließen sind, gelten.

Es mag dahingestellt bleiben, ob der Vertragspartner sich im konkreten Fall auch gegen Schäden, die aus anfänglicher Seeuntüchtigkeit entstehen, versichern kann, da die Seeverversicherer für die durch Seeuntüchtigkeit entstandenen Schäden jedenfalls bei der Kasko-Versicherung gem. § 58 ADS und bei der Frachtversicherung gemäß § 105 ADS nicht eintreten. Auch geht es hier nicht um Nachlässigkeiten oder Versehen nach Übernahme der Ladung in ein den Anforderungen des § 559 HGB genügendes Schiff, sondern um einen Mangel, der eine ordnungsgemäße Erfüllung des Frachtvertrages von vornherein ausschließt. Die Freizeichnung von der Haftung für eine Verletzung der Kardinalspflicht des Verfrachters, ein seetüchtiges Schiff zu stellen, verstößt aber prinzipiell gegen Treu und Glauben. Das gilt also auch für den Fall, in dem die Seeuntüchtigkeit lediglich auf einem leichten Verschulden der Leute des Verfrachters beruht [138].

Interessant ist in diesem Zusammenhang die Entscheidung des House of Lords i. S. Suisse Atlantique gegen Rotterdamsche v. 31. 3. 66 [139]. Hiernach hat im Rahmen der englischen Rechtsprechung die Auslegungsregel des „Fundamentals Breach of Contract“ angesichts der Tendenz, Formularverträge mit weitreichenden Freizeichnungen aufzustellen, zunehmend an Bedeutung gewonnen. Nach dieser Regel sind Freizeichnungsklauseln eines Vertrages auch dann nicht anwendbar, wenn sie durch einen „fundamentalen Vertragsbruch“ geschaffen wurden. Das stützt sich auf die Absicht der Vertragsparteien, dem Vertrag die geschäftliche

Wirksamkeit zu geben, die von vernünftigen Parteien angestrebt werden muß.

Es ist also interessant, festzustellen, daß die englische Rechtsprechung ähnliche Wege wie die deutsche bei der Anwendung des § 242 BGB geht.

3. Unerlaubte Handlung

Ansprüche gem. §§ 823, 831 BGB stehen selbständig neben den vertraglichen Ansprüchen [140]. Sie werden jedoch durch Freizeichnungsklauseln gleichfalls mit ausgeschlossen, soweit deren Auslegung nicht ein anderes ergibt [141]. Dieses gilt auch bei in AGB enthaltenen Klauseln [142].

4. § 139 BGB

Die Frage der Gültigkeit des übrigen Vertrages bei Nichtigkeit einer CP-Klausel beurteilt sich nach § 139 BGB. Jedoch wird in den meisten Fällen die Aufrechterhaltung des Vertrages bezweckt sein [143]. Diese Frage ist aber stets zu prüfen. Aus Gründen der Rechtssicherheit werden daher meistens Restgültigkeitsklauseln in die CP aufgenommen.

Insbesondere dürfte die Argumentation des Klauselaufstellers bzw. -verwenders, der Vertragsschluß sei ohne die für nichtig erklärte Klausel nicht gewollt, da das Risiko einen wesentlichen Faktor der Frachtratenkalkulation bilde, im Rahmen des § 139 BGB nicht erheblich sein, da anderenfalls der von der Rechtsprechung entwickelten Schutz des Vertragspartners eingeschränkt und der Klauselverwender den Vorteil aus der Nichtigkeit der Klausel ziehen würde [144].

Teil 6: Anwendbarkeit des AGBG bei Charterverträgen

1. Vorliegen von AGB

Es kann offen bleiben, ob die in der Seeschifffahrt durchwegs verwendeten Standardformulare für CP und Konnossemente als AGB oder als Formularverträge eingestuft werden, da auch Formularverträge unter den Begriff der AGB i. S. d. § 1 I AGBG fallen [145]. Unerheblich für die Einstufung als AGB ist es, ob die Vertragsbedingungen von den Interessenverbänden der Vertragspartner ausgehandelt wurden [146] (z. B. zwischen den Reeder-, Verladere- und Versichererverbänden).

Aus § 4 AGBG ergibt sich, daß individuelle Vertragsabreden Vorrang vor AGB haben. So ist es in der Praxis durchweg üblich, in einzelnen Punkten von den verwendeten Charterformularen abzuweichen oder diese zu ergänzen. Hinsichtlich dieser abgeänderten oder ergänzten Klauseln liegen dann keine AGB-, sondern Individualabreden i. S. d. § 1 II AGBG vor. Stehen sie im Widerspruch zu den einzelnen Bestimmungen der AGB, so hat das nicht etwa die Unwirksamkeit dieser AGB-Bestimmungen zur Folge, sondern läßt die AGB nur in dem Maße nicht zur Anwendung kommen, in dem die Parteien durch Individualregelung Abweichendes vereinbart

haben. Die AGB gelten in diesem Fall somit subsidiär [147]. Das gilt uneingeschränkt auch für den kaufmännischen Bereich [148].

2. Persönlicher Anwendungsbereich des AGBG

Nach Maßgabe des § 24 I Nr. 1 AGBG finden die Vorschriften der §§ 2 AGBG (Einbeziehungsvereinbarung), § 10 (Klauselverbote mit Wertungsmöglichkeit), § 11 (Klauselverbote ohne Wertungsmöglichkeit) sowie § 12 (zwischenstaatlicher Geltungsbereich) auf AGB, die gegenüber einem Kaufmann abgegeben werden, keine Anwendung, wenn der Vertrag zum Betriebe seines Handelsgewerbes gehört. Ausreichend ist hiernach, daß derjenige, gegenüber dem sie verwendet werden, Kaufmann ist; ein beiderseitiges Handelsgeschäft ist nicht erforderlich. Da zwischen den Kaufleuten nicht unterschieden wird, zählen hierzu alle Kaufleute i. S. d. §§ 1–6, 24 HGB. Man kann bei der Reisecharter davon ausgehen, daß sowohl Verfrachter als auch Befrachter und Konnossementsinhaber Kaufleute i. S. d. §§ 1–6 und 24 HGB sind, da hier durchweg größere Partien im Rahmen der Abwicklung größerer Handelsgeschäfte verschifft werden. Für den Verfrachter ergibt sich die Kaufmannseigenschaft aus § 1 II Nr. 5 HGB. Während bei der Reisecharter anzunehmen ist, daß Befrachter und Konnossementsinhaber in aller Regel Kaufleute sein werden, könnte das beim Stückgutfrachtvertrag insbesondere beim Konnossementsinhaber dann nicht der Fall sein, wenn dieser nur eine kleine Partie, z. B. eine kleine Kiste, verschiffen läßt, da er dann durchaus Privatmann sein kann.

3. Räumlicher Geltungsbereich

Gem. § 24 S. 1 AGBG wird bei der Reisecharter daher in aller Regel die Anwendung des § 12 AGBG ausgeschlossen sein. Dadurch wird der räumliche Geltungsbereich des AGBG für im Rahmen der Reisecharter verwendete AGB in der Weise eingeschränkt, daß eine CP oder ein Konnossement, welche ausländischem Recht oder dem Recht der DDR unterliegen, nicht unter Berücksichtigung der Vorschriften des AGBG auszulegen sind.

Was in diesem Zusammenhang unter „Berücksichtigung“ i. S. d. § 12 AGBG zu verstehen ist, erläutert Schlosser, indem er den Regierungsentwurf zum AGBG [149] zitiert: „... Es ist daher notwendig, eine Bestimmung in das Gesetz aufzunehmen, die es ermöglicht, den vorstehenden Regelungen, mindestens aber den ihnen innewohnenden Grundgedanken, auch dann Geltung zu verschaffen, wenn auf das Vertragsverhältnis im übrigen ausländisches Recht Anwendung findet.“ Hiernach sollte, so Schlosser [150], die Möglichkeit einer einschränkenden Interpretation der Vorschrift offengehalten werden.

Ungenau führte Hensen [151] aus, daß das AGBG im persönlichen Ausnahmehereich des § 24 AGBG insbesondere nicht für die grenzüberschreitenden Handelsgeschäfte inländischer kaufmännischer Kunden gelte. Es kommt in diesem Fall jedoch ausschließ-

lich darauf an, welches Recht im grenzüberschreitenden Verkehr kraft Gesetzes oder wirksamer Parteiabrede gilt. Die §§ 24 und 12 AGBG schließen daher die grundsätzliche Anwendbarkeit des AGBG auch im grenzüberschreitenden Verkehr, so insbesondere bei der Handelsschifffahrt, nur dann aus, wenn ausländisches Recht gilt. Gilt dagegen deutsches Recht, so unterliegen AGB der Inhaltskontrolle des AGBG.

Die Anwendbarkeit deutschen Rechts auf ausländisches Recht unterliegenden Verträge wäre nach Meinung des Gesetzgebers [152] im Rahmen der §§ 24, 12 AGBG für Handelsgeschäfte, die im grenzüberschreitenden Verkehr häufig nach international einheitlichen Standardbedingungen abgewickelt werden, ungeeignet und nicht durchsetzbar. Ob diese Argumentation zutrifft, könnte bezweifelt werden [153], jedoch mag das hier dahingestellt bleiben, da die Fassung des Gesetzes eindeutig ist.

4. Ergebnis: Anwendungsbereich des AGBG bei der Reisecharter

Aus vorstehenden Äußerungen ergibt sich, daß die Frage, ob das AGBG zur Anwendung kommt, entscheidend davon abhängt, welcher Gerichtsstand bzw. welches Recht sich aus dem Konnossement bzw. der Charterpartie ergibt.

Nach §§ 24 S. 1 i. V. m. 12 AGBG kann das AGBG im für Kaufleute geltenden persönlichen Ausnahmehereich bei der Anwendung ausländischen Rechts durch deutsche oder ausländische Gerichte nicht berücksichtigt werden, während es umgekehrt bei Anwendung deutschen Rechts durch deutsche oder ausländische Gerichte eingreift. In diesem Rahmen haben dann auch ausländische Gerichte die Bestimmungen des AGBG zu beachten.

Daraus folgt, daß es für den Verfrachter als Verwender von AGB bzw. Formularverträgen durchaus von Vorteil sein kann, wenn seine Beziehungen zum Befrachter bzw. Konnossementsinhaber dem Recht eines ausländischen Staates unterliegen, sofern dessen Gesetze und Rechtsprechung der Inhaltskontrolle von Freizeichnungen einen milderen Maßstab als das deutsche AGBG und die deutsche Rechtsprechung auferlegen.

Die Literatur

- [1] Schaps-Abraham, 4. Aufl., Vor § 556-Rdn. 3; Prüssmann Vor § 556-II-A-1
- [2] Prüssmann § 605-B-1
- [3] Ernst, Der Ablader im Deutschen Seerecht, Diss., Hamburg 1971, S. 9
- [4] Prüssmann § 605-C-1-a
- [5] Prüssmann § 565-F-1
- [6] Prüssmann § 565-C
- [7] Dabelstein, Die Demise-Klausel, Diss., Hamburg 1968, S. 154
- [8] Schaps-Abraham § 642-Rdn. 4
- [9] Prüssmann § 642-8-3-a
- [10] Schaps-Abraham § 642-Rdn. 4
- [11] Dabelstein a. a. O. S. 155
- [12] BGHZ 1, 396; Prüssmann Vor § 556-III-A-1
- [13] Schaps-Abraham § 557-Rdn. 16; Prüssmann § 619-D-2-b; Capelle, Die Frachtcharter in rechtsvergleichender Darstellung, Überseestudien Heft 17, 1940, S. 160, 161
- [14] Prüssmann § 605-C-2-c

- [15] BGHZ 1, 396; Prüssmann Vor § 556-III-A-I
- [16] Schaps-Abraham Vor § 556-Rdn. 16
- [17] Schaps-Abraham Vor § 556-Rdn. 17
- [18] Lorenz-Meyer, Reeder und Charterer, Überseestudien Heft 29-1961, S. 102
- [19] Prüssmann § 556-B-3-d
- [20] Schaps-Abraham Vor § 556-Rdn. 17
- [21] Lorenz-Meyer a. a. O. S. 133
- [22] Prüssmann § 556-B-3-d
- [23] Schaps-Abraham Vor § 556-Rdn. 20
- [24] Schaps-Abraham § 556-Rdn. 1; Prüssmann § 556-C
- [25] OLG Hamburg in VersR 57, 651
- [26] Markianos, Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung, Überseestudien, Heft 26, 1960, S. 74; Prüssmann § 663 a-B-4; Schaps-Abraham § 663 a-Rdn. 2
- [27] Gramm, Das neue deutsche Seefrachtrecht nach den Haager Regeln, 1938, S. 185; Markianos a. a. O. S. 74; Schaps-Abraham § 663 a-Rdn. 2; Prüssmann § 663 a-B-4; Schlegelberger-Liesecke, Seehandelsrecht, 2. Aufl. 1964, §. 663 a-Rdn. 2
- [28] Schaps-Abraham § 644-Rdn. 3; Schlegelberger-Liesecke § 644-Rdn. 3; Gramm a. a. O. S. 159; a. A. Prüssmann § 644-B-2-a und BGH Hansa 79, 444
- [29] Götz, Das Seefrachtrecht der Haager Regeln nach anglo-amerikanischer Praxis, 1960, S. 52; Prüssmann § 663 a-B-4; Schaps-Abraham § 663 a-Rdn. 2
- [30] RGZ 57, 62; 89, 288
- [31] Schaps-Abraham Vor § 642-Rdn. 12 und § 656-Rdn. 2
- [32] Prüssmann § 656-D-2
- [33] OLG Düsseldorf in VersR 73, 51 (mit Anm. Trappe)
- [34] Prüssmann § 662-E-3-c
- [35] Schlegelberger-Liesecke § 662-Rdn. 20
- [36] Prüssmann § 662-E-3-d
- [37] OLG Hamburg in VersR 68, 552 und VersR 72, 761
- [38] Markianos a. a. O. S. 93; Schaps-Abraham § 662-Rdn. 8
- [39] Capelle a. a. O. S. 197
- [40] Wüstendorfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2. Aufl. 1950, S. 294; Schlegelberger-Liesecke § 662-Rdn. 13; Prüssmann § 606-E-3
- [41] Gramm a. a. O. § 606-1-3; Schaps-Abraham § 606-Rdn. 14
- [42] Prüssmann § 656-F-7; Schaps-Abraham § 656-Rdn. 17; Schlegelberger-Liesecke § 656-Rdn. 20
- [43] BGHZ 33, 371
- [44] BGHZ 9, 301, 306
- [45] BGH in VersR 60, 727, 730
- [46] Schlegelberger-Liesecke § 605-Rdn. 5; Prüssmann § 605-C-1-b
- [47] Schaps-Abraham § 607-Rdn. 5
- [48] Wolny, Die Verantwortlichkeit des Verfrachters aus dem Seefrachtvertrag für das Verschulden seiner Helfer, Heft 34 der Überseestudien, 1965, S. 161; Wolny in Hansa 1965, 1588
- [49] Zippelius, Einführung in die juristische Methodenlehre, 1971, S. 74
- [50] Wolny, Überseestudien a. a. O. S. 163 und Hansa 1965, S. 1589
- [51] BGHZ 62, 119, 124; BGB-RGRK-Aiff § 278 BGB-Rdn. 1
- [52] Von-Giercke, Handels- und Schifffahrtsrecht, 1958, S. 616
- [53] Wüstendorfer in Hansa 1928, 893 ff und 929 ff
- [54] Wüstendorfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht (SHR) S. 267
- [55] Wüstendorfer, SHR S. 283
- [56] Wüstendorfer in Hansa 1928, 930
- [57] Liesecke in Hansa 65, 1902
- [58] Markianos a. a. O. S. 65
- [59] Wüstendorfer, SHR S. 313
- [60] Gönen, Die Einwendungen des Verfrachters gegenüber dem Empfänger, Diss. Hamburg, S. 97
- [61] Schlegelberger-Liesecke, § 656-Rdn. 13
- [62] Schiedsspruch des Bremer Schiedsgerichts in Hans. RGZ 42 B, Spalten 197, 198
- [63] Heyck, Die Rechtsstellung des Empfängers beim Seefrachtvertrag nach deutschem Recht, 1930, S. 33
- [64] Ernst a. a. O. S. 55; Wüstendorfer, SHR S. 313
- [65] Heyck und Wüstendorfer a. a. O.
- [66] Wüstendorfer, SHR S. 313
- [67] Götz-Seefrachtrecht a. a. O. S. 52
- [68] Prüssmann § 663 a-B-2
- [69] Scrutton, Charterparties and Bill of Ladings, 18. Aufl., S. 417, 418
- [70] Urteil der Queen's Bench Division v. 28. 11. 68 i. S. President of India gegen Metcalfe Shipping Co. (The Dunelmia)-(1969) 1 Lloyds Rep. 32
- [71] Trappe in Hansa 69, 2060
- [72] Pflüger in Hansa 69, 2059, 2060
- [73] Trappe in Hansa 69, 2060, 2061
- [74] Trib. de Commerce d'Anvers v. 28. 10. 63; JPA 64, 376, nachgewiesen im Recht der Schifffahrt (RDS) 35-25-148
- [75] Deutscher Reichs- und Preußischer Staatsanzeiger 1937, Nr. 186
- [76] Puchta, Die Gencon-Charter, Diss., Hamburg 1968, S. 84
- [77] Gehlsen in VersR 59, 6
- [78] OLG Hamburg VersR 57, 650 = Hansa 58, 87
- [79] Scrutton a. a. O. S. 418
- [80] Gramm S. 186
- [81] Gehlsen in VersR 58, 663, 665
- [82] Schaps-Abraham § 663 a-Rdn. 3
- [83] Paulsen in VersR 79, 1073 ff.
- [84] RGZ 75, 95, 97
- [85] Puchta S. 85
- [86] BGH VersR 56, 380 = LM § 606 HGB Nr. 2
- [87] Schlegelberger-Liesecke § 663 a-Rdn. 4
- [88] Schaps-Abraham § 663 a-Rdn. 4
- [89] abgedruckt bei Prüssmann S. 367 ff.
- [90] abgedruckt bei Prüssmann S. 371 ff. und Schaps-Abraham S. 477 ff.
- [91] Puchta S. 86
- [92] Domine, Grenzen der Freizeichnung im Seerecht, Diss., Hamburg 1934, S. 2
- [93] Möbusz, Die Charterpartie des deutschen Seerechts, Diss., Leipzig 1934, S. 76
- [94] Capelle in HansRGZ 32 A, Spalte 136; Wüstendorfer, SHR S. 272; RGZ 120, 46
- [95] RGZ 120, 46
- [96] Prüssmann § 559-E-2
- [97] OLG Hamburg in VersR 72, 462 (unter Bezugnahme auf RGZ 120, 46)
- [98] Capelle in HansRGZ 32 A Spalte 133
- [99] Capelle a. a. O. Sp. 134
- [100] BGH in VersR 60, 729
- [101] Capelle a. a. O. Sp. 135
- [102] Capelle a. a. O. Sp. 137
- [103] Prüssmann § 663-C-2-f-bb; Meiss in VersR 60, 963
- [104] RGZ 62, 266
- [105] siehe auch RGZ 143, 24, 29
- [106] Domine, S. 57
- [107] Prölls in HansRGZ 32 A Sp. 146
- [108] OLG Hamburg in VersR 68, 554
- [109] Domine, S. 20; BGH in NJW 56, 1066
- [110] RGZ 115, 42, 45
- [111] Domine, S. 55
- [112] BGH in NJW 56, 1065; Abraham-Anhang II zu 663 b-Rdn. 3
- [113] Domine, S. 54
- [114] Prölls in HansRGZ 32 A Sp. 147
- [115] BGH in VersR 60, 730
- [116] BGH in NJW 56, 1066
- [117] Stahl in Der Betrieb 56, 861
- [118] RGZ 120, 46
- [119] BGH in VersR 60; 727, 729
- [120] OLG Hamburg in VersR 72, 1117
- [121] RGZ 98, 122; 132, 310; 168, 328
- [122] BGH in NJW 56, 1067
- [123] OLG Hamburg in VersR 72, 762
- [124] BGH in LM § 606 HGB Nr. 4
- [125] BGHZ 36, 329
- [126] BGHZ 33, 364, 371
- [127] BGHZ 20, 165
- [128] BGHZ 38, 183
- [129] BGHZ 20, 167
- [130] BGHZ 38, 185, 186
- [131] Lukes in NJW 63, 1900
- [132] OLG in Hamburg in VersR 68, 553
- [133] Ulmer-Brandner-Hensen, AGBG-Kommentar, 3. Aufl. 1978, § 1-Rdn. 27, 32
- [134] Meiss in VersR 60, 963
- [135] OLG Hamburg in VersR 72, 1118
- [136] BGH in VersR 73, 1060, 1061
- [137] BGHZ 33, 216; BGH in VersR 65, 973; BGH in VersR 68, 795
- [138] BGH in VersR 73, 1060
- [139] (1966) 1 Lloyd's Rep. 541, mitgeteilt in R.d.S. 35-04-93
- [140] Prölls in HansRGZ 32 A Sp 152
- [141] Prüssmann-663-C-2-g; BGHZ 17, 214; BGHZ 9, 301, 306
- [142] BGH in VersR 60, 730
- [143] Prüssmann-663-C-2-i; Möbusz S. 78
- [144] Domine S. 49
- [145] Ulmer-Brandner-Hensen (Ulmer) a. a. O. § 1 Rdn. 7 und 28
- [146] Ulmer a. a. O. § 1 Rdn. 27 und 32
- [147] Ulmer a. a. O. § 4 Rdn. 27
- [148] Ulmer a. a. O. § 4 Rdn. 31
- [149] BR-Drucksache 360/7540
- [150] Schlosser-Coester-Waltjen-Grabe, Kommentar zum AGBG, 1977, § 12-Rdn. 7
- [151] Ulmer-Hensen a. a. O. § 12-Rdn. 12
- [152] Begründung zum Regierungsentwurf
- [153] Ulmer-Brandner a. a. O. § 24-Rdn. 20



Wir bitten für Heft 3/81, Seite 123, folgende Korrekturen zu berücksichtigen:

§ 248 BGB – richtig § 278 BGB
 § 604 I HGB – richtig § 607 I HGB

Lehrgänge

Fachhochschulreife

Am Schulzentrum Bürgerpark, Gewerbliche Lehranstalten, Georg-Büchner-Str. 7, 2850 Bremerhaven 1, wird zum 17. August 1981 ein Kursus zur Erlangung der Fachhochschulreife (Abschluß: Ende Januar 1982) durchgeführt; er ist vorgesehen für Patentinhaber AM/AMW und CT/CTW mit Hochschulabschluß bzw. Fachschulreife.

Verbindliche Anmeldungen müssen spätestens bis zum 1. Mai 1981 (Aktenzeichen: B 4) mit folgenden Unterlagen vorliegen: Lebenslauf (tab.), Abschriften des Realschulzeugnisses bzw. Fachschulreifezeugnisses und des Zeugnisses AM/AMW bzw. CT/CTW.

Vorankündigung:

Zum 1. Februar 1982 ist beabsichtigt, einen Kursus zur Erlangung der Fachschulreife durchzuführen; für Patentinhaber AK/AKW und CMA/CMaW mit Hauptschulabschluß.

Kommando in den 80er Jahren?

„Command in the 1980s“ lautet das Thema eines Seminars, das gemeinsam von The Honourable Company of Master Mariners, The Nautical Institute und Trinity House in England veranstaltet wird. Der Themenplan dieser Veranstaltung soll unter Mithilfe der Teilnehmer gestaltet werden. Nach Auffassung der Organisatoren verdienen dabei Themen wie Handelspraktiken (Versicherung, P & I, Frachtverträge) und das Führen der Schiffe auf See (Vermeiden von Kollisionen) besondere Beachtung. Behandelt werden sollen aber auch der Gesundheitsdienst an Bord, Besatzung, Kommunikation, Rechtssprechung und Ausbildung. Anmeldungen und Anregungen zu diesem Thema bis zum 1. Juni 1981 bei Kapitän P. F. Mason, F.N.I., Trinity House, Tower Hill, London EC3.