

des Güterkraftverkehrsgesetzes in den Rang einer Rechtsverordnung erhobene Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (KVO). Im Güternahverkehr kommen häufig die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr (AGNB) zur Anwendung. Vorrangig vor den genannten Regeln ist, wenn es um einen internationalen Straßengütertransport geht, das Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) anzuwenden. Handelt es sich bei dem zu befördernden Gut allerdings um Umzugsgut, so sind anstelle der vorgenannten Regelungen die in Form einer Rechtsverordnung erlassenen Beförderungsbedingungen für den Umzugsverkehr und für die Beförderung von Handelsmöbeln in besonders für die Möbelbeförderung eingerichteten Fahrzeugen im Güterfernverkehr und Güternahverkehr (GüKUMB) zu beachten.

Für die Güterbeförderung auf der Eisenbahn sind im nationalen Bereich die Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) vom 8. September 1938, die mit vielen Änderungen noch fortgilt, sowie im internationalen Bereich das Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) mit den im Anhang B enthaltenen Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) zu beachten.

Sondervorschriften über die Güterbeförderung mit Binnenschiffen enthält schließlich das Binnenschiffahrtsgesetz von 1895. Da dieses ausschließlich dispositives Recht normiert, wird es jedoch in der Praxis weitgehend von Allgemeinen Geschäftsbedingungen wie etwa den Oberrheinkonnossementsbedingungen oder sonstigen Verlade- und Transportbedingungen für Binnenschifftransporte verdrängt.

Die dargestellte Rechtszersplitterung und damit einhergehende Unübersichtlichkeit des Transportrechts führt zu

die ausstehende Reform des Transportrechts zunächst im wesentlichen unverändert beibehalten (vgl. Bundestags-Drucksache 12/3701, S. 15 (zu Artikel 1 Nr. 13)).

Schließlich haben auch die Bestrebungen der Europäischen Union, die Dienstleistungsfreiheit auf dem Gebiet des Verkehrs einzuführen und, wie es die Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 (ABl. EG Nr. L 279 S. 1) vorschreibt, bis zum 1. Juli 1998 die Kabotage vollständig freizugeben, noch nicht zu einer Änderung des Transportrechts geführt. Gleiches gilt im Hinblick auf die Einigung Deutschlands und die damit einhergehende Notwendigkeit, für ganz Deutschland ein praxisgerechtes und klar überschaubares Transportrecht zu schaffen. Nationale und internationale Rechtsvorschriften weichen nach wie vor in weiten Bereichen voneinander ab und erschweren die Betätigung in einem geeinten Deutschland und einem einheitlichen Europäischen Binnenmarkt.

Angesichts des dargestellten, allgemein als dringend änderungsbedürftig kritisierten Rechtszustandes berief die Bundesministerin der Justiz, Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Ende 1992 eine Sachverständigenkommission ein, um eine Reform des Transportrechts vorzubereiten. Der Kommission gehörten achtzehn auf dem Gebiet des Transportrechts besonders sachkundige Mitglieder aus den Bereichen Wissenschaft, Justiz, Anwaltschaft und Verbänden an, die ihr Amt als unabhängige Sachverständige ausübten. Die Kommission hat dem Bundesminister der Justiz, Prof. Dr. Schmidt-Jortzig, am 17. Oktober 1996 ihren Abschlußbericht übergeben. Der Bericht ist als Beilage Nr. 228a zum Bundesanzeiger vom 5. Dezember 1996 veröffentlicht worden.

Der vorliegende Referentenentwurf basiert hinsichtlich des vorgeschlagenen Artikels 1 (Änderung des Handelsgesetzbuchs) auf dem Kommissionsbericht.

die Vorschriften über das Frachtgeschäft werden in den Vierten Abschnitt des Vierten Buches aufgenommen. Sodann folgen im Fünften Abschnitt die Vorschriften über das Speditionsgeschäft und im Sechsten Abschnitt die Vorschriften über das Lagergeschäft.

Die in den Vierten Abschnitt des Handelsgesetzbuchs eingestellten Vorschriften über das Frachtgeschäft werden ihrerseits noch einmal in drei Unterabschnitte untergliedert. In den mit "Allgemeine Vorschriften" überschriebenen Ersten Unterabschnitt werden die einheitlich sowohl für die Güterbeförderung auf der Straße als auch für die Güterbeförderung auf der Schiene und mit Binnenschiffen geltenden Regelungen aufgenommen. Sondervorschriften für einzelne dieser Verkehrsträger sind mithin nicht mehr vorgesehen. Ihren Besonderheiten wird bereits durch allgemein gefaßte Regelungen Rechnung getragen. Allein für den Bereich der Binnenschifffahrt wird noch die Möglichkeit vorgesehen, in einem eng begrenzten Sonderfall ergänzende Regelungen durch Verordnung zu erlassen (vgl. § 412 Abs. 4 HGB-E).

Wie sich aus der Formulierung "Allgemeine Vorschriften" ergibt, sind die im Ersten Unterabschnitt enthaltenen Regelungen grundsätzlich auch in den in den nachfolgenden Unterabschnitten geregelten Fällen der Beförderung von Umzugsgut oder der Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln anzuwenden. Angesichts dessen, daß in diesen Fällen das allgemeine Frachtrecht nicht immer hinreichende Antworten für Probleme bereithält, die bei der Durchführung solcher Beförderungen auftreten, werden jedoch im Zweiten und Dritten Unterabschnitt zusätzlich Sondervorschriften normiert.

In dem mit "Beförderung von Umzugsgut" überschriebenen Zweiten Unterabschnitt sind das allgemeine Frachtrecht überlagernde Vorschriften über die Pflichten von Absender und Frachtführer bei der Beförderung von Umzugsgut, über die Haftung der genannten Personen bei derartigen

CMR abgewichen. Darüber hinaus kommt insbesondere für außerhalb der CMR liegende Regelungsbereiche den nationalen Kodifikationen, mithin neben dem Handelsgesetzbuch auch der KVO, der EVO und dem Binnenschiffahrtsgesetz, in manchen Teilbereichen Vorbildfunktion zu. Hieraus ergibt sich folgendes Bild:

#### (1) Abschluß des Frachtvertrages

Die Vorschriften über den Frachtvertrag gelten ohne Unterschied für alle Verträge über eine Güterbeförderung auf einem der genannten Verkehrsträger Straße, Schiene oder Binnengewässer. Unbeachtlich ist mithin, ob es sich um Güternah- oder Güterfernverkehr handelt oder welche Art von Gütern den Gegenstand des Beförderungsvertrages bildet. Allerdings bleibt es dabei, daß die Vorschriften über das Frachtgeschäft Spezialvorschriften für kaufmännische Beförderer sind. Soll die Beförderung durch einen Nichtkaufmann bewirkt werden, so finden die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs keine Anwendung.

Der Frachtvertrag ist wie in der CMR als Konsensualvertrag ausgestaltet. Einen Frachtbriefzwang, wie ihn derzeit noch § 55 Abs. 1 EVO und § 10 Abs. 1 KVO vorsehen, gibt es nicht. Das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Frachtbriefs berührt also weder den Bestand noch die Gültigkeit des Frachtvertrages. Gleichwohl wird - entsprechend dem Bedürfnis der Praxis - wie in der CMR daran festgehalten, daß es der Ausstellung eines Frachtbriefs bedarf, wenn die Beweisführung über Abschluß und Inhalt des Frachtvertrages, über den Zustand des Gutes und seiner Verpackung bei Übernahme und über die Anzahl der Frachtstücke erleichtert oder das Weisungsrecht des Absenders eingeschränkt werden soll. Andererseits wird nicht an dem die CMR noch prägenden Bild festgehalten, daß im Regelfalle immer ein Frachtbrief vorliegt. Vielmehr berücksichtigt der Entwurf, daß zunehmend in der Praxis davon abgesehen wird, einen Frachtbrief auszustellen.

brief überhaupt nicht ausgestellt ist oder wenn er einen solchen nicht vorlegt. Durch eine Vereinbarung der Vertragsparteien und einen entsprechenden Vermerk im Frachtbrief kann dieser jedoch die Wirkung eines Sperrpapiers erhalten. Befolgt der Frachtführer in diesem Falle eine Weisung des Absenders, ohne sich den Frachtbrief vorlegen zu lassen, so haftet er wie nach Artikel 12 Abs. 7 CMR verschuldensunabhängig und in unbeschränkter Höhe für den daraus entstehenden Schaden.

### (3) Rechte und Pflichten der Parteien

Einen großen Raum nehmen im Entwurf die Vorschriften über die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien ein. Darin unterscheidet sich der Entwurf von der CMR, welche die Regelung der allgemeinen Vertragspflichtigen den nationalen Rechten überläßt. So umschreibt der Entwurf zunächst - abweichend insoweit auch vom geltenden Recht - in der Eingangsnorm des § 407 HGB-E die Hauptpflichten der Parteien, nämlich die Beförderungs- und Ablieferungspflicht des Frachtführers sowie die Zahlungspflicht des Absenders. Weiter regelt er zur Vereinfachung der Vertragsabwicklung ausdrücklich auch Nebenpflichten der Parteien. So wird der Absender entsprechend dem Vorbild des § 426 HGB zur Ausstellung eines Frachtbriefs auf Verlangen des Frachtführers verpflichtet (§ 408 Abs. 1 HGB-E). Weiter wird er - auch in Anlehnung an die in EVO und KVO enthaltenen Vorschriften über die Verpackungs- und Verladungspflicht (§ 62 EVO, § 17 Abs. 1 Satz 1, § 18 Abs. 1 KVO) - verpflichtet, den Frachtführer über gefährliche Eigenschaften des zu befördernden Gutes sowie über zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen zu unterrichten (§ 410 HGB-E), das Gut zu verpacken und zu kennzeichnen (§ 411 HGB-E), es zu verladen und zu entladen (§ 412 HGB-E) sowie schließlich dem Frachtführer die nötigen Begleitpapiere zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen (§ 413 Abs. 1 HGB-E).

wendungsersatz oder ebenso wie nach § 34 BinSchG Fautfracht in Höhe eines Drittels der vereinbarten Fracht verlangen. Will der Absender am Vertrag festhalten, jedoch ein weiteres Anwachsen der Kosten wegen eines noch fehlenden Teils der Ladung vermeiden, so kann er anstelle der Kündigung auch gegen Zahlung der vollen Fracht, des aufgelaufenen Standgeldes und sonstigen Aufwendungsersatzes sowie gegen Bestellung einer Sicherheit für das noch nicht verladene Gut vom Frachtführer verlangen, daß dieser mit der Beförderung der unvollständigen Ladung beginnt (§ 416 HGB-E).

Ähnlich wie in Artikel 12 CMR ist das frachtvertragliche Weisungsrecht des Absenders ausgestaltet. Wie dort werden in § 418 HGB-E die zulässigen Weisungen, etwa die, das Gut nicht weiter zu befördern oder es an einen anderen Ort zu verbringen, nicht erschöpfend aufgezählt. Auch die Voraussetzungen, unter denen der Frachtführer das Recht hat, die Befolgung einer ihm erteilten Weisung zu verweigern, sind an die CMR angelehnt, wenngleich eine etwas abweichende Formulierung gewählt wird: Der Frachtführer kann die Befolgung einer ihm erteilten Weisung verweigern, soweit deren Ausführung Nachteile für den Betrieb seines Unternehmens oder Schäden für Absender oder Empfänger anderer Sendungen mit sich zu bringen droht. Im übrigen kann er die Befolgung der Weisung von einem Vorschuß abhängig machen. Die Geltendmachung des Weisungsrechts wird, abweichend von der CMR, nicht mehr von der Vorlage des Frachtbriefs abhängig gemacht. Der Vorlage des Frachtbriefs bedarf es nur, wenn dies im Frachtbrief ausdrücklich vermerkt ist. Auch für den Übergang des Weisungsrechts auf den Empfänger wird nicht an den Frachtbrief und dessen Übergabe angeknüpft. Maßgeblich ist allein, ob das Gut an der Ablieferungsstelle angekommen ist.

Auch die Pflichten des Frachtführers bei einem Beförderung- oder Ablieferungshindernis sind in ähnlicher Weise wie in der CMR geregelt. So hat der Frachtführer

daß das Gut in vertragsgemäßem Zustand oder rechtzeitig abgeliefert worden ist. Der Absender oder Empfänger kann also - abweichend von § 438 Abs. 1 HGB, § 39 Abs. 1 KVO, § 93 EVO - wie im geltenden internationalen Straßentransportrecht auch trotz vorbehaltloser Annahme des Gutes noch Schadensersatzansprüche geltend machen.

Wie Artikel 20 CMR ermöglicht auch der Entwurf (§ 424 HGB-E) dem Absender oder Empfänger, das Gut als verloren zu betrachten, wenn es nicht innerhalb einer bestimmten Frist abgeliefert worden ist. Die in der CMR festgelegten Fristen werden allerdings, da sie auf internationale Straßentransporte zugeschnitten sind und den kürzeren Lieferfristen im Inland nicht hinreichend Rechnung tragen, nicht übernommen. Die Verlustvermutung soll nur dann greifen, wenn ein Zeitraum abgelaufen ist, der dem Zweifachen der Lieferfrist entspricht, mindestens aber zehn Tage, bei einer grenzüberschreitenden Beförderung dreißig Tage beträgt.

#### (4) Haftungsgrundsätze

Die im Entwurf verankerten Haftungsgrundsätze entsprechen denen der CMR: Anders als nach § 429 Abs. 1 HGB, der dem Grundsatz der Haftung für vermutetes Verschulden folgt, haftet der Frachtführer nach den §§ 425 bis 427 HGB-E für Güter- und Verspätungsschäden verschuldensunabhängig. Von seiner Haftung ist der Frachtführer nur befreit, wenn die Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung auf Umständen beruht, die er nicht vermeiden oder deren Folgen er nicht abwenden konnte, oder wenn bestimmte, im Gesetz näher definierte besondere Haftungsausschlußgründe vorliegen. Zu diesen Gründen zählt die Beförderung mit offenen Fahrzeugen, die ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung, das Ver- oder Entladen des Gutes durch den Absender sowie die natürliche Beschaffenheit des Gutes. Um sich von seiner Haftung zu befreien, muß der Frachtführer das Vorliegen eines dieser Haftungsausschlußgründe sowie die Möglichkeit bewei-

Satz 1, § 436 HGB-E). Der Frachtführer oder dessen Leute können sich allerdings - ebenso wie nach der CMR (Artikel 29) - auf die Haftungsbefreiungen und -begrenzungen nicht berufen, wenn eine dieser Personen den Schaden vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewußtsein verursacht hat, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde (§ 435 HGB-E).

#### (5) Ausführender Frachtführer

Wird bei der Beförderung des Gutes eine dritte Person eingeschaltet, so begründet der Entwurf auch für diese eine Haftung gegenüber dem Absender oder Empfänger nach Maßgabe der für den Frachtführer geltenden frachtrechtlichen Haftungsvorschriften (§ 437 HGB-E). Dies gilt - abweichend von der CMR (Artikel 34 CMR) - unabhängig davon, ob der Dritte auch den möglicherweise vorhandenen Frachtbrief angenommen hat. Dadurch wird die Rechtsstellung des Absenders und des Empfängers verbessert; sie laufen nach der Regelung weniger Gefahr, durch Inanspruchnahme der falschen Person Rechtsverluste zu erleiden.

#### (6) Verjährung

Die Ansprüche aus dem Frachtvertrag verjähren wie nach Artikel 32 CMR in einem Jahr (§ 439 HGB-E). Bei qualifiziertem Verschulden verlängert sich diese Frist auf drei Jahre.

#### (7) Pfandrecht, Ladeschein

Die in den §§ 440 bis 447 HGB-E enthaltenen Regelungen über das Pfandrecht und den Ladeschein haben in der CMR kein Vorbild. Sie entsprechen weitgehend den derzeit im Handelsgesetzbuch normierten Vorschriften (§§ 440 bis 450 HGB).



Der Entwurf erhebt damit den Normalfall der Praxis zum gesetzlichen Leitbild. Neu gegenüber der geltenden Rechtslage sind überdies bestimmte Unterrichtungspflichten des Frachtführers gegenüber dem nichtkaufmännischen Umzugskunden in bezug auf gefährliche Güter und zu beachtende Zoll- und Verwaltungsvorschriften (§ 450b Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 Satz 1 HGB-E).

Wie bisher werden dem nichtkaufmännischen Absender von Umzugsgut - anders als dem Absender sonstigen Gutes - nur eingeschränkte vertragliche Mitwirkungspflichten auferlegt (§ 450b Abs. 1 HGB-E). Danach besteht kein Anspruch des Frachtführers auf Ausstellung eines Frachtbriefes; auch eine Verpackungs- und Kennzeichnungspflicht des Absenders besteht nicht. Neu ist die Begründung von Informationspflichten des nichtkaufmännischen Absenders in bezug auf gefährliches Gut. Abweichend vom im Entwurf vorgesehenen allgemeinen Frachtrecht (§ 450b Abs. 2 Satz 1 HGB-E) wird allerdings nur eine ganz allgemein gefaßte Mitteilung verlangt.

## (2) Haftungsgrundsätze

Hinsichtlich der Haftung des Frachtführers übernimmt der Zweite Unterabschnitt im Ausgangspunkt das Grundkonzept des allgemeinen Frachtrechts. Die besonderen Haftungsausschlußgründe werden jedoch in Anlehnung an die Anlage GÜKUMB im Hinblick auf die Besonderheiten des Umzugsverkehrs abweichend vom allgemeinen Frachtrecht geregelt. So wird eine Haftungsbefreiung etwa auch bei Beförderung von Edelmetallen und Briefmarken oder bei Verladen von Gut, dessen Größe den Raumverhältnissen an der Ladestelle nicht entspricht, normiert (vgl. § 450d Abs. 1 HGB-E). Die Einschränkung nach § 450d Abs. 3 HGB-E, wonach sich der Frachtführer auf die besonderen Haftungsausschlußgründe nur berufen kann, wenn er im Einzelfall sorgfältig und weisungsgemäß gehandelt hat, wird abweichend sowohl vom vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrecht als auch von der bisherigen Rechtslage beim Umzugsver-

Haftung oder einer Versicherung des Gutes hinzuweisen (§ 450g Nr. 1 HGB-E).

Die Haftung des Absenders für unzulängliche Information des Frachtführers (§ 450c HGB-E) ist ohne Vorbild im geltenden Umzugsrecht, orientiert sich indes an der vorgeschlagenen Regelung des allgemeinen Frachtrechts. Die dort normierte verschuldensunabhängige Haftung ist jedoch für den nichtkaufmännischen Umzugskunden zu einer bloßen Verschuldenshaftung abgemildert.

### (3) Reichweite zwingenden Rechts

Die Reichweite zwingenden Rechts wird auf das aus Verbraucherschutzgesichtspunkten erforderliche und im übrigen mit dem allgemeinen Frachtrecht übereinstimmende Maß zurückgeschraubt. So ist das Umzugsrecht künftig nicht mehr schlechthin beidseitig, d. h. sowohl für Frachtführer als auch für den Absender, zwingend (§§ 22, 26 GüKG). In bezug auf den Umzug von Nichtkaufleuten ist das Umzugsrecht künftig vielmehr nur insoweit zwingend, als das gesetzlich vorgegebene Mindesthaftungsniveau zu Lasten des Absenders unterschritten wird (§ 450h Abs. 1 HGB-E).

Für den Fall des Umzugsvertrags als beiderseitiges Handelsgeschäft (§ 450h Abs. 2 HGB-E) folgt die Reichweite zwingenden Rechts der Ausgestaltung im allgemeinen Frachtrecht in § 448 HGB-E.

### d) Grundzüge der Vorschriften über die Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln

Mit den im Dritten Unterabschnitt enthaltenen §§ 451 bis 451d HGB-E wird erstmals eine ausdrückliche Regelung des sogenannten multimodalen Transports für das deutsche Recht vorgesehen.

einer Landstrecke oder auf einem Binnengewässer in Deutschland, so führt dies zur Anwendung des im Ersten Unterabschnitt geregelten allgemeinen Frachtrechts. Bei grenzüberschreitenden Beförderungen kann dagegen abweichendes Recht zur Anwendung gelangen, etwa CMR, CIM Haager Regeln oder auch ausländisches innerstaatliches Recht.

Für den Fall des unbekanntes Schadensortes gelangen abweichend von der bisherigen höchstrichterlichen Rechtsprechung nicht mehr notwendigerweise die Haftungsregeln des jeweils "schärfsten", also für den Absender günstigsten Teilstreckenrechts, zur Anwendung. Vielmehr sind hier die allgemeinen Haftungsvorschriften des Ersten Unterabschnitts anzuwenden.

Die Beweislast für das Vorliegen eines bestimmten Schadensortes und damit auch für die Anwendbarkeit anderer als im Ersten Unterabschnitt geregelter Rechtsvorschriften liegt nach § 451a Satz 2 HGB-E bei demjenigen, der den Schadenseintritt auf einer bestimmten Teilstrecke behauptet.

### (3) Schadensanzeige und Verjährung

Modalitäten und Rechtsfolgen der Schadensanzeige richten sich unabhängig davon, ob der Schadensort bekannt oder unbekannt ist, stets nach den allgemeinen Vorschriften des Ersten Unterabschnitts. Für die Einhaltung der Anzeigerfordernisse genügt jedoch auch die Beachtung des Rechts der letzten Teilstrecke (§ 451b Abs. 1 HGB-E).

Die Verjährung beginnt immer erst mit der Ablieferung beim vertraglich vereinbarten Empfänger. Um zu verhindern, daß mangels Kenntnis des anwendbaren Teilstreckenrechts der Anspruch früher als erwartet verjährt, wird eine Mindestfrist für die Verjährung bestimmt. Diese entspricht auch im Falle bekannten Schadensortes der nach allgemeinem Frachtrecht geltenden Frist.

## e) Grundzüge der Vorschriften über das Spediti- onsge- schäft

Der Speditionsvertrag wird in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht als spezieller Geschäftsbesorgungsvertrag charakterisiert. Abweichend vom geltenden Recht werden aber Pflichtenkreis und Leistungsprogramm des Spediteurs neu und umfassender umschrieben und die Haftung des Spediteurs neu geregelt. Von besonderer Bedeutung ist dabei die grundsätzliche Orientierung des speditiionsrechtlichen Haftungssystems an der Konzeption des Frachtrechts. Damit sollen bestehende rechtliche Unterschiede abgebaut werden.

### (1) Vertragliche Pflichten des Spediteurs

Im Ausgangspunkt wird die Konzeption des geltenden Rechts, wonach der Spediteur als fremdnütziger Geschäftsbesorger eingeordnet wird, beibehalten. Der Entwurf verpflichtet daher - wie das geltende Recht - in § 452 Abs. 1 HGB-E den Spediteur, die Versendung des Gutes zu besorgen. Nach § 453 Abs. 1 HGB-E wird diese Grundpflicht im Kern als eine Pflicht zur Erbringung einer Organisationsleistung verstanden, die die Bestimmung des Beförderungsmittels und des -weges, die Auswahl der ausführenden Unternehmer und die Anspruchssicherung umfaßt. Neben diese Organisationsleistung treten gemäß § 453 Abs. 2 HGB-E zusätzliche speditionelle Tätigkeiten, wie etwa die Versicherung und Verpackung des Gutes, deren Erfüllung der Spediteur nicht automatisch, sondern nur kraft besonderer Vereinbarung schuldet.

### (2) Vertragliche Pflichten des Versenders

Bei der Umschreibung der vom Versender geschuldeten vertraglichen Gegenleistung geht der Entwurf durchgängig - insoweit in Übereinstimmung mit dem vorgeschlagenen Fracht- und Lagerrecht - vom Provisionsbegriff zu einem einheitlichen Vergütungsbegriff über.

Speditonsrecht (§ 407 Abs. 2 in Verbindung mit § 390 Abs. 1 HGB) nicht für vermutetes Verschulden, sondern - ebenso wie der Frachtführer in einem gleichgelagerten Fall - verschuldensunabhängig (§ 460 Abs. 1 HGB-E). Die angestrebte Gleichstellung der speditionellen Obhutshaftung mit der frachtrechtlichen Obhutshaftung gebietet es, auch insoweit eine gesetzliche Haftungsbeschränkung einzuführen. So haftet der Spediteur - ebenso wie der Frachtführer - bis zu einem Haftungshöchstbetrag von 8,33 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm (§ 460 Abs. 1 in Verbindung mit § 431 HGB-E). Darüber hinaus ist es dem Spediteur - wie dem Frachtführer - möglich, sich auf Haftungsausschlußgründe zu berufen (§ 460 Abs. 1 in Verbindung mit §§ 426, 427 HGB-E).

#### (5) Reichweite zwingenden Rechts

Soweit der Spediteur in gleicher Weise haftet wie der Frachtführer, sind die Vorschriften über das Speditonsgeschäft in gleicher Weise der Parteivereinbarung zugänglich wie die Vorschriften über das Frachtgeschäft.

Eine Abänderung der speditionellen Obhutshaftung nach § 460 Abs. 1 HGB-E ist danach, vorbehaltlich einer Abänderung der nach den §§ 429 bis 432 HGB-E zu leistenden Entschädigung gemäß § 465 Abs. 2 HGB-E, nur durch Individualabrede oder Rahmenvereinbarung möglich.

Soweit die Tatbestände des Selbsteintritts, der Fixkostenspedition und der Sammelladung auf die Anwendung frachtrechtlichen Haftungsrechts verweisen, wird eine Abweichung von diesen Verweisungsvorschriften ebenfalls nur insoweit zugelassen, als auch das darin in Bezug genommene Frachtrecht dispositiver Natur ist (§ 465 Abs. 3 HGB-E). Soweit das im Ersten Unterabschnitt geregelte allgemeine Frachtrecht anzuwenden ist, kann die Haftung des Spediteurs also nur in dem Umfang modifiziert werden, wie dies nach allgemeinem Frachtrecht (§ 448 HGB-E) zulässig ist. Abweichend vom geltenden Recht (§ 1 Abs. 5

tet sich nach allgemeinem Zivilrecht. Darüber hinaus werden dem Einlagerer anders als nach gegenwärtiger Rechtslage neue Behandlungs-, Mitteilungs- und Auskunftspflichten auferlegt, die in ihrer Ausgestaltung dem vorgeschlagenen Fracht- und Speditionsrecht folgen und in Anlehnung an das vorgeschlagene Umzugsrecht abgestuft sind, wobei zwischen kaufmännischen und nichtkaufmännischen Einlagerern unterschieden wird (§ 467 Abs. 1 und 2 HGB-E).

#### (2) Sammellagerung

Eine redaktionell bereinigte, inhaltlich aber dem geltenden § 419 HGB folgende Bestimmung zur Sammellagerung bleibt erhalten (§ 468 HGB-E). Miteigentum an vermischten Sachen in Sammellagerung soll bereits vom Zeitpunkt der Einlagerung und nicht erst der Vermischung ab bestehen (§ 468 Abs. 2 HGB-E).

#### (3) Dauer der Lagerung und Kündigungsrechte der Parteien

Die in Folge veränderter praktischer Gegebenheiten nicht mehr zeitgemäße Mindesteinlagerungsdauer des geltenden Rechts (§ 422 HGB) von 3 Monaten nach Einlieferung soll aufgegeben werden. Beide Parteien haben gemäß § 472 HGB-E gleichermaßen das Recht zu einer ordentlichen Kündigung des Lagervertrags mit einer Kündigungsfrist von einem Monat, wobei der Einlagerer allerdings das Gut jederzeit herausverlangen kann, er dem Lagerhalter aber in diesem Falle für den verbleibenden Zeitraum bis zum Ablauf der Kündigungsfrist vergütungspflichtig bleibt. Ferner soll beiden Parteien gleichermaßen das Recht zu einer außerordentlichen Kündigung aus wichtigem Grund zustehen.

#### (4) Haftungsgrundsätze

Anders als im vorgeschlagenen Frachtrecht sowie in bezug auf Güterschäden im Rahmen des Speditionsrechts soll im

### III. Kosten und Preise

Das geplante Gesetz begründet weder Mehrausgaben noch Mindereinnahmen für die Haushalte des Bundes, der Gemeinden und Gemeindeverbände.

Mit Auswirkungen auf die Haushalte der Länder ist insoweit zu rechnen, als durch die Aufhebung der Verordnung über die Orderlagerscheine und die Beseitigung des Erfordernisses einer staatlichen Ermächtigung für die Ausstellung von Orderlagerscheinen eine ständige Überwachung der Lagerhausunternehmen, denen eine Ermächtigung erteilt wurde, entbehrlich wird. Dadurch können nicht unerhebliche Kosten eingespart werden.

Negative Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Die Beseitigung umfangreicher Sonderregelungen im Transportrecht für die einzelnen Verkehrsträger wird zu einer Vereinfachung und leichteren Handhabbarkeit des Transportrechts führen und damit mittelfristig Kostenreduzierungen bewirken. Dies wird zugleich positive Auswirkungen auf den Verkehr dergestalt haben, daß die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Transportunternehmer im internationalen Vergleich erhöht wird und insoweit jedenfalls ein Anreiz zur Verlagerung von Standorten ins Ausland nicht besteht.

### IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die vorgeschlagene Neuregelung des Transportrechts ergibt sich für Artikel 2 und 7 Nr. 2 des Entwurfs aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21 GG (Binnenschifffahrt), für Artikel 4 und 9 des Entwurfs aus Artikel 73 Nr. 6a GG (Verkehr von Eisenbahnen, die ganz oder mehrheitlich im Eigentum des Bundes stehen) sowie Artikel 74 Abs. 1 Nr. 23 GG (Schienebahnen, die nicht Eisenbahnen des Bundes sind), für

gehalt des § 45 Abs. 2 OLSchVO in der Fassung des Artikels 4 beschränkt sich auf eine Fortgeltensregelung, die keinen neuen Einbruch in die Verwaltungskompetenzen der Länder enthält.

Auch die in Artikel 5 enthaltene Änderung der Gewerbeordnung löst die Zustimmungspflichtigkeit nicht aus, weil in dem vorgeschlagenen neuen § 38 Abs. 2 GewO keine verbindlichen bundesrechtlichen Vorgaben für die von den Ländern zu treffende Verfahrensregelungen vorgesehen sind. Der Landesgesetzgeber ist insoweit gem. Artikel 80 Abs. 4 GG frei, die Ermächtigung in Form eines Landesgesetzes auszufüllen.



ist sie schließlich doch noch aufgenommen worden und hat 1897 auch Eingang in das Handelsgesetzbuch gefunden.

Die Beseitigung des Erfordernisses einer staatlichen Ermächtigung für die Ausgabe von Orderlagerscheinen ermöglicht als Folgeänderung eine weitere Deregulierung in Form der Abschaffung des Abschnittes I der Verordnung über Orderlagerscheine vom 16. Dezember 1931, der das Ermächtigungsverfahren detailliert regelt. Diese ist in Artikel 4 dieses Gesetzentwurfs enthalten.

Soweit einzelne Bundesländer im Rahmen der lokalen Wirtschaftsförderung die Aufrechterhaltung eines Gütesiegels für bestimmte Lagerhausbetriebe nach wie vor für erforderlich halten, sollen sie durch die Öffnungsklausel in dem vorgesehenen § 38 Abs. 2 GewO in der Fassung des Artikels 5 dieses Gesetzentwurfs die Möglichkeit erhalten, durch Landesrecht ein Attest über die besondere Zuverlässigkeit zu erteilen. Dieses Attest soll bei entsprechendem Bedarf, der vor allem von Seiten der Bundesländer Hamburg und Bremen geltend gemacht worden ist, künftig die Funktion der bisherigen staatlichen Ermächtigung zur Ausstellung von Orderlagerscheinen übernehmen. Wegen der Einzelheiten wird auf die Begründung zu Artikel 5 dieses Entwurfs verwiesen.

Zu Nummer 2 (Änderung des § 366 HGB)

Die vorgeschlagene Änderung steht in Zusammenhang mit der unter Nummer 3 vorgeschlagenen Ausdehnung des gesetzlichen Pfandrechts des Frachtführers, des Spediteurs und des Lagerhalters, das bislang (vgl. §§ 410, 421 und 440 HGB) lediglich für sogenannte konnexe Forderungen gewährt wird, auf sogenannte inkonnexe Forderungen, die zwischen denselben Parteien bestehen.

ist nämlich eine in allgemeinen Geschäftsbedingungen enthaltene Vereinbarung darüber, daß fremdes Gut für die gesamten Schulden des Auftraggebers haften soll, sittenwidrig und liegt nicht im Sinne "verständiger und redlicher Auftraggeber". Ein Pfandrecht für inkonexe Forderungen, das auch bei bloßem guten Glauben an die Verfügungsbefugnis des Auftraggebers erworben werden kann, belaste das Gut in unübersehbarer Weise. Es könne dem Eigentümer des Gutes keinesfalls zugemutet werden, mit diesem Verschulden einzustehen, die mit der Beförderung seines Gutes nichts zu tun haben, insbesondere, wenn es sich um Schulden eines ihm gar nicht bekannten Unternehmens handle, auf dessen Einschaltung er keinen Einfluß hatte.

Die gesetzliche Eröffnung der Möglichkeit, ein Pfandrecht selbst für inkonexe Forderungen nach § 366 HGB gutgläubig zu erwerben, würde - infolge der Erhöhung des Risikos des Eigentümers, sein Gut zu verlieren - außerdem möglicherweise auch Auswirkungen auf die Transportkosten haben und damit zu wirtschaftlich nicht sinnvollen Ergebnissen führen.

Als sogenannte konexe Forderungen werden dabei im neuen 2. Halbsatz des § 366 Abs. 3 HGB Forderungen definiert, die aus demselben Vertragsverhältnis herrühren, dessen Gegenstand das Sicherungsgut ist. Diese Definition liegt auch der Regelung in § 273 Abs. 1 BGB zugrunde, durch die das bürgerlich-rechtliche Zurückbehaltungsrecht auf fällige konexe Ansprüche begrenzt wird.

che Rechtsgrundlagen zur Anwendung. Im Einzelfall kann daher auch Frachtrecht zur Anwendung kommen. Angesichts dieser Vielgestaltigkeit des Umschlaggeschäfts erscheint es nicht sachgerecht, Umschlaggeschäfte generell aus dem Frachtrecht herauszunehmen.

Absatz 2 benennt ausschließlich die Hauptpflicht des Absenders, nämlich die Verpflichtung zur Zahlung der vereinbarten Fracht. Weitere Einzelheiten, betreffend den Zeitpunkt der Frachtzahlung sowie etwa zusätzliche Aufwendungsersatzpflichten, sind in § 420 Abs. 1 HGB-E geregelt.

Begrifflich orientiert sich die vorgeschlagene Regelung durch Beibehaltung der Bezeichnungen "Frachtvertrag", "Frachtführer" und "Fracht" an der herkömmlichen Terminologie des Handelsgesetzbuchs. Die lange Rechtstradition dieser Begriffe gewährleistet größte Anwendungssicherheit, was etwa die zu Modernisierungszwecken alternativ in Betracht gezogenen - etwa aus der KVO, der EVO, der CIM, aber auch aus der deutschen Fassung der CMR bekannten - Begriffe "Beförderer", "Beförderungsvertrag" und "Beförderungsentgelt" nicht in gleicher Weise zu leisten vermögen.

Von der bisherigen Konzeption des § 425 HGB unterscheidet sich die vorgeschlagene Regelung dadurch, daß die Definition des Vertragsinhalts nicht personenbezogen, sondern sachbezogen erfolgt. In Anlehnung an die Umschreibung der Vertragstypen im Besonderen Schuldrecht (vgl. § 433 Abs. 1, § 535 Satz 1, § 611 Abs. 1, § 631 Abs. 1 BGB) ist eine berufsständische Anknüpfung, wie diese sich auch in §§ 383, 407 Abs. 1, § 416 HGB findet, zugunsten einer Betonung des Vertrages als dem für eine schuldrechtliche Rechtsbeziehung maßgeblichen Element aufgegeben worden. Allerdings wird, wie sich aus Absatz 3 Nr. 2 ergibt, an dem bisherigen Konzept insoweit festgehalten, als die Regelungen über das Frachtgeschäft auch künftig ein Sonderrecht des Kaufmanns darstellen.

Bundesministerium der Justiz im Juli 1996 vorgelegten Referentenentwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Kaufmanns- und Firmenrechts und zur Änderung anderer handels- und gesellschaftsrechtlicher Vorschriften (Handelsrechtsreformgesetz - HRefG) der Katalog der Grundhandelsgewerbe in § 1 Abs. 2 HGB gestrichen und die Rechtsfigur des Minderkaufmanns abgeschafft werden soll.

Sachliche Abweichungen von der Konzeption des Anwendungsbereichs, den die Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts für die frachtrechtlichen Vorschriften entworfen hat, ergeben sich hierdurch nicht. Mit der hier vorgeschlagenen Formulierung sollen - im Ergebnis wie nach geltendem Recht (§§ 425, 451 HGB) - sowohl gewerbsmäßig unternommene Beförderungen erfaßt werden als auch Beförderungen durch einen Kaufmann, der nur gelegentlich Beförderungen ausführt (Gelegenheitsfrachtführer). Dabei soll das Frachtrecht auch künftig auf solche (Klein-) Gewerbetreibende anzuwenden sein, die nach derzeitiger Rechtslage als Minderkaufleute angesehen oder als Nicht-Kaufleute behandelt werden.

Die Einbeziehung bislang als minderkaufmännisch eingestuft Frachtführer oder vom Kaufmannsbegriff überhaupt ausgenommener Kleingewerbetreibender als Frachtführer soll dadurch sichergestellt werden, daß es nach § 407 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 HGB-E für die Anwendung der frachtrechtlichen Vorschriften nur darauf ankommen soll, daß die Beförderung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehört. Dies gilt unabhängig davon, ob das Unternehmen des Frachtführers nach Art und Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb erfordert oder nicht. Für letzteren Fall stellt Satz 2 klar, daß dann in Ansehung des Frachtgeschäfts ergänzend auch die allgemeinen Vorschriften über die Handelsgeschäfte (mit Ausnahme der §§ 348 bis 350 HGB) Anwendung finden, von denen künftig - nach der Konzeption des oben genannten Entwurfs eines Handelsrechtsreformgesetzes - die bisherigen Minderkaufleute sonst ausgenommen sind.

kel 4 ff. CMR - die Möglichkeit einzuräumen, sich bei Bedarf für die Ausstellung eines Frachtbriefs als eines Dokuments mit erhöhter Beweiskraft zu entscheiden.

Nach Absatz 1 kann der Frachtführer entsprechend § 426 Abs. 1 HGB, § 10 in Verbindung mit § 11 Abs. 1 KVO vom Absender die Ausstellung eines Frachtbriefs mit bestimmten Angaben verlangen. Der Frachtbrief ist somit - wie bereits im geltenden Recht - als Absenderpapier und Beweisurkunde ausgestaltet.

Die in Absatz 1 Satz 1 enthaltene exemplarische Aufzählung derjenigen Frachtbriefangaben, die der Absender dem Frachtführer auf Verlangen schuldet, ist in Reihenfolge und Inhalt derjenigen in Artikel 6 Abs. 1 CMR, § 426 Abs. 2 HGB und § 11 Abs. 1 KVO nachgebildet. Absatz 1 Satz 2 sieht entsprechend Artikel 6 Abs. 3 CMR nach Bedarf die Aufnahme weiterer Frachtbriefangaben vor.

Die in Satz 1 Nr. 1 bis 3 genannten Angaben entsprechen Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a bis c CMR sowie § 426 Abs. 1 Nr. 1 und 2 HGB.

Satz 1 Nr. 4 sieht abweichend von § 426 Abs. 2 Nr. 4 HGB nicht lediglich die Angabe des "Ortes" von Übernahme und Ablieferung vor, d. h. der jeweiligen politischen Gemeinde, sondern nach dem Vorbild von Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe d CMR und § 11 Abs. 1 Buchstabe b KVO die der "Stelle", d. h. der genauen geographischen Bezeichnung, etwa nach Straße und Hausnummer. Die Regelung soll größte Genauigkeit bei den Frachtbriefangaben ermöglichen. Die Aufnahme der "Stelle" in den Angabenkatalog begegnet auch im Hinblick darauf, daß die konkrete Stelle für Übernahme und Ablieferung bei Ausstellung des Frachtbriefs nicht immer - im Bereich der Binnenschifffahrt typischerweise nicht (vgl. §§ 27, 46 BinSchG) - bekannt ist, keinen Bedenken: Wenn die Stelle nicht zu bestimmen ist, genügt ohne weiteres die Angabe des Ortes; ein weitergehendes Verlangen des Frachtführers ginge ohnehin ins Leere.

- ADNR - vom 21. Dezember 1994, BGBl. II S. 3830, zuletzt geändert durch die Verordnung vom 20. Dezember 1996, BGBl. II S. 2787) vorgesehene, zum anderen deren allgemein anerkannte Bezeichnung verlangt werden. Diese Regelung erklärt sich aus der Definition des Begriffs "gefährliches Gut" im Sinne des Entwurfs, wie diese auch der hier einschlägigen Sondervorschrift des § 410 HGB-E zugrundeliegt. Da dieses Begriffsverständnis über die öffentlich-rechtlichen Klassifizierungen des Gefahrgutrechts hinausgeht, kann es zur Güterbeschreibung erforderlich sein, auf allgemein anerkannte Bezeichnungen zurückzugreifen. Allerdings ist die gefahrgutrechtliche Bezeichnung wegen ihrer praktischen Relevanz gesondert erwähnt.

Die Mengen- und Gewichtsbezeichnungen nach Satz 1 Nr. 7 und 8 entsprechen den in Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe g und h CMR sowie § 426 Abs. 2 Nr. 5 HGB und § 11 Abs. 1 Buchstabe e KVO vorgesehenen Angaben.

Satz 1 Nr. 9 betrifft Angaben über die Fracht sowie die bis zur Ablieferung anfallenden Kosten. Die Bestimmung geht, indem sie einen "Vermerk über die Frachtzahlung" vorsieht, inhaltlich über § 426 Abs. 2 Nr. 7 HGB, der sich allein auf die "Vorausbezahlung" beschränkt, hinaus. Auf diese Weise soll der erheblichen praktischen Bedeutung von Frankaturvermerken sowie einem als umfassend erkannten Informations- und Beweissicherungsbedürfnis der Parteien hinsichtlich der Zahlungsverpflichtungen Rechnung getragen werden. Nunmehr sind auf Verlangen des Frachtführers sämtliche Angaben über Art, Höhe und Zeitpunkt der Zahlung, auch etwaige Freivermerke (vgl. § 11 Abs. 1 Buchstabe h KVO), in den Frachtbrief aufzunehmen. Überschneidungen mit der die Frachtzahlung betreffenden Vorschrift des § 420 HGB-E sind nicht gesehen worden, da die Regelungsinhalte gänzlich unterschiedlich sind: Während es hier um die beweissichernde Dokumentation etwaiger Zahlungsabreden geht, werden dort gesetzliche Regelungen für den Fall fehlender oder lückenhafter Vereinbarungen getroffen.

Die hier in bezug auf die Frachtbriefangaben vorgeschlagene Regelung ergänzt die haftungsrechtlichen Sondervorschriften für die genannten Fälle durch Erweiterung des Angabenkatalogs und erleichtert so die Beweisbarkeit etwaiger haftungsrechtlich relevanter Abreden. Von praktischer Bedeutung ist dies insbesondere in der Binnenschifffahrt, hinsichtlich der Beförderung in offenen Fahrzeugen auch im Eisenbahn- und LKW-Verkehr. Regelungsbedarf hinsichtlich weiterer Differenzierungen - etwa für Containertransporte oder schlechthin für den Fall, daß die genannten Beförderungsarten auf einer Übung beruhen - besteht nicht: Zwar können diese Fallgestaltungen, jedenfalls soweit eine Übung besteht, nach § 427 Abs. 1 Nr. 1 HGB-E durchaus haftungsrechtlich relevant werden. Der Katalog der Frachtbriefangaben soll sich jedoch der Übersichtlichkeit halber auf die Fälle der Vereinbarung, die als die praktisch wichtigsten angesehen worden sind, beschränken.

Satz 2 des Absatzes 1 räumt den Parteien schließlich die Möglichkeit ein, weitere Angaben in den Frachtbrief einzutragen, die sie für zweckmäßig halten. Den Parteien kommt hiernach zusätzliche Gestaltungsfreiheit hinsichtlich des Frachtbriefinhalts zu.

Absatz 2 normiert die Zahl der Frachtbriefausfertigungen sowie die Formerfordernisse bezüglich der Unterschrift.

Satz 1 regelt - im Interesse der Rechtsklarheit ausdrücklich -, daß der Frachtbrief, wie auch in Artikel 5 Abs. 1 Satz 1 CMR, § 10 Abs. 2 KVO vorgesehen, in drei Originalausfertigungen ausgestellt wird und diese jedenfalls vom Absender unterzeichnet werden. Auf eine dem Artikel 5 Abs. 2 CMR entsprechende Vorschrift, die eine Erhöhung der Anzahl der Frachtbriefausfertigungen in Sonderfällen vorsieht, ist verzichtet worden, da dieser bereits unter der CMR nur geringe praktische Bedeutung zukommt. Wegen des dispositiven Charakters der vorgeschlagenen Regelung können die Parteien ohnehin die An-

Zu § 409 (Beweiskraft des Frachtbriefs)

Die Bestimmung dient der Umsetzung der Grundentscheidung, trotz Aufhebung des Frachtbriefzwangs dem Frachtbrief eine erhöhte Beweiskraft zuzuweisen. Diese soll aber auf den Fall der beiderseitigen Unterzeichnung des Frachtbriefs nach § 408 Abs. 2 Satz 2 HGB-E beschränkt bleiben. Die Regelung entspricht in den Grundzügen, insbesondere in der Verknüpfung von Beweiskraft und beiderseitiger Unterzeichnung, dem Regelungsmodell der CMR (vgl. Artikel 5 Abs. 1 Satz 1, Artikel 9 CMR; siehe auch § 61 EVO, Artikel 11 §§ 3, 4 CIM). Hierbei ist insbesondere die Unterzeichnung durch den Frachtführer als wesentliche Voraussetzung für die Zumessung der Beweiswirkungen angesehen worden, da sich diese zu seinen Lasten auswirken, er sich also hieran nur dann soll festhalten lassen müssen, wenn er jedenfalls durch seine Unterschrift seinen Kenntnis und Billigung des Frachtbriefinhalts Ausdruck gegeben hat. Die Möglichkeit, in Fortführung dieser Überlegungen auf die Unterschrift des Absenders zu verzichten und allein an diejenige des Frachtführers anzuknüpfen, ist nicht weiter verfolgt worden, da sich das Erfordernis beiderseitiger Unterzeichnung in der Praxis bewährt hat (vgl. Artikel 5 Abs. 1 Satz 1 CMR).

Verworfen wurde die Überlegung, auch einem Dokument, das den gesetzlichen Anforderungen an einen Frachtbrief nicht genügt, besondere Beweiswirkungen beizumessen, um so den Parteien eine größere Gestaltungsfreiheit bezüglich der die Beförderung begleitenden Dokumente einzuräumen. Insoweit besteht kein Regelungsbedarf: Wenn sich die Parteien für eine Beweisurkunde entscheiden, bieten die Regelungen über den Frachtbrief bereits eine gesetzliche Lösung an; wenn die Parteien demgegenüber auf eine Beweisurkunde verzichten, müssen sie in der Regel ohnehin zu Abwicklungszwecken bestimmte Mindestangaben im Frachtvertrag festlegen. Somit bleibt kein Raum für die Definition von Inhalt und Rechtsfolgen der Ausstellung



diese Regelungen lediglich sprachlich um: Der Eintritt der Vermutungswirkung wird an den Anfang der Vorschrift gestellt und so als Kernaussage hervorgehoben. Die Anforderungen an den Vorbehalt - dieser muß begründet sein, wobei zur Begründung auch auf fehlende Überprüfungsmöglichkeiten verwiesen werden kann - sind in Satz 2 niedergelegt. Der wohl praktisch wichtigste Fall eines durch fehlende Überprüfungsmöglichkeiten begründeten Vorbehalts wird wegen dieser Gebräuchlichkeit ausdrücklich beschrieben; damit ist zugleich klargestellt, daß daneben noch andere Begründungen in Betracht kommen.

Es ist nicht notwendig, hinsichtlich der Beweiskraft nach Absatz 2 eine Sonderregelung für diejenigen Fälle zu treffen, in denen der Zustand des Gutes oder die Anzahl der Frachtstücke regelmäßig nicht überprüft werden kann. Zwar war insbesondere aus dem Bereich der Eisenbahn, wo bei Übernahme von Wagenladungen im Gleisanschlußverkehr die genannten Überprüfungsmöglichkeiten typischerweise fehlen, angeregt worden, für diese Fälle entweder besondere Vorbehaltsgestaltungen vorzusehen oder - weitergehend - bereits gesetzlich einen Vorbehalt zu statuieren. Hierdurch sollte die gegenwärtige Praxis routinemäßiger Vorbehalte gesetzlich sanktioniert werden. Auf diese Weise würde jedoch die Beweiskraft des Frachtbriefs systemwidrig eingeschränkt: Als Kennzeichen der dem Frachtbrief zugewiesenen Beweiskraft ist es nämlich angesehen worden, daß diese unmittelbar an die Frachtbriefangaben als solche anknüpft, ohne daß zusätzlich die gesetzliche Regelung herangezogen werden muß.

Zugleich ist darauf hingewiesen worden, daß eine praxisgerechte Lösung für den Eisenbahnbereich durchaus durch entsprechende Ausgestaltung der Frachtbriefformulare gefunden werden kann. So kann etwa das Frachtbriefformular in der Weise konzipiert werden, daß nur noch anzukreuzen ist, ob ein Vorbehalt erklärt und wie dieser begründet wird.

Satz 2 normiert in Anlehnung an Artikel 8 Abs. 3 CMR eine Überprüfungspflicht des Frachtführers hinsichtlich Menge, Gewicht und Inhalt auf Verlangen des Absenders. Die Regelung kommt angesichts des mit einer Überprüfung verbundenen erheblichen Aufwandes den Interessen des Frachtführers entgegen, indem sie diesem nicht nur entsprechend Artikel 8 Abs. 3 Satz 3 CMR einen Anspruch auf Aufwendungsersatz zubilligt, sondern ihm darüber hinaus ausdrücklich die Möglichkeit einräumt, eine Überprüfung wegen Fehlens angemessener Mittel abzulehnen.

#### Zu § 410 (Gefährliches Gut)

Die in dieser Vorschrift enthaltenen Sonderregelungen über die Beförderung gefährlicher Güter sind an Artikel 22 CMR angelehnt. Durch Verwendung des Begriffs "gefährliches Gut" wird in Übereinstimmung mit Artikel 22 CMR eine Anknüpfung an öffentlich-rechtliche Klassifikationen des Gefahrgutrechts (vgl. GGVS, GGVE, GGVBinSch, ADR, ADNR) vermieden. Die Regelung erfaßt mithin auch diejenigen Güter, die allein unter beförderungsspezifischen Gesichtspunkten als gefährlich anzusehen sind. Auf diese Weise soll der Frachtführer, der mit diesen Gütern umgehen muß und für den es hierbei auf die Gefährlichkeit im Hinblick auf die Beförderung ankommt, umfassend geschützt werden.

Nach Absatz 1 trifft den Absender bei der Beförderung gefährlichen Gutes eine Mitteilungspflicht. Die Mitteilung hat zum einen die Art der Gefahr, zum anderen etwa zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen zu beinhalten. Gegenüber der vergleichbaren Vorschrift des Artikels 22 Abs. 1 Satz 1 CMR soll durch den Einschub "soweit erforderlich" klargestellt werden, daß sich nicht lediglich die Mitteilungspflicht als solche, sondern vielmehr gerade die Angabe etwaiger Vorsichtsmaßnahmen unmittelbar an den Informationsbedürfnissen des Frachtführers zu orientieren hat. Diese sind nach einem verobjektivierten Absenderhorizont zu bestimmen.

auf die gefährliche Gütereigenschaft, nicht auf etwaige Vorsichtsmaßnahmen: Allein der Frachtführer, der von der Gefährlichkeit des Gutes nichts weiß, ist in der Weise schutzbedürftig, daß ein Eingreifen der weitreichenden Rechtsfolgen des Absatzes 2 Nr. 1 gerechtfertigt erscheint. Der Erhalt einer Mitteilung impliziert die Möglichkeit der Kenntnisnahme; auf diese selbst kommt es daher nicht an. Die Beweislast für das Vorliegen der genannten Ausnahmetatbestände trifft entsprechend Artikel 22 Abs. 1 Satz 2 CMR den Absender.

Die Auswahl zwischen den in Absatz 2 Nr. 1 eröffneten Handlungsmöglichkeiten hat der Frachtführer grundsätzlich nach Treu und Glauben unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit zu treffen. Dieses Erfordernis soll jedoch nicht ausdrücklich in Absatz 2 Nr. 1 normiert werden, da befürchtet worden ist, daß eine streng festgeschriebene Orientierung am Verhältnismäßigkeitsgrundsatz den nicht ordnungsgemäß informierten Frachtführer unzumutbar belasten würde. Aus demselben Grund sind auch Erwägungen, den Frachtführer zur Einholung von Weisungen zu verpflichten, verworfen worden. Bereits der Einschub "soweit erforderlich" macht hinreichend deutlich, daß der Frachtführer gegebenenfalls Rücksprache beim Absender halten muß.

Die Handlungsmöglichkeiten des Frachtführers sind gegenüber Artikel 22 Abs. 2 CMR den Bedürfnissen der Praxis entsprechend erweitert worden: Der Frachtführer darf das Gut nunmehr nicht nur ausladen, vernichten oder unschädlich machen, sondern auch einlagern oder zurückbefördern, wobei mit dem Recht zum Rücktransport eine Pflicht des Absenders zur Rücknahme einhergeht.

Der letzte Halbsatz des Absatzes 2 Nr. 1 stellt den Frachtführer entsprechend Artikel 22 Abs. 2 CMR ausdrücklich von seiner Ersatzpflicht gegenüber dem Absender wegen der ergriffenen Maßnahmen frei. Der Zusatz "deshalb" verdeutlicht hierbei in Ergänzung zu Arti-

dell für die Pflichtenverteilung zur Verfügung stellt. Für die - praktisch häufigen - Fälle, in denen es an einer ausdrücklichen Vereinbarung über Verpackungs- und Kennzeichnungspflichten fehlt, besteht dafür ein dringendes Bedürfnis. Zugleich kann die gesetzliche Ausgestaltung als Rechtspflicht und deren Zuweisung an den Absender jedenfalls mittelbar die Position des Beförderers bei fehlerhaftem Verhalten des Absenders stärken. Die Inpflichtnahme des Absenders berücksichtigt hierbei dessen besondere Warennähe und entspricht in der Sache jedenfalls hinsichtlich der Verpackungspflicht der bisherigen Regelung des § 18 Abs. 1 KVO.

Angesichts der Vielfalt möglicher Fallgestaltungen und der korrespondierenden Haftungsnorm des § 414 HGB-E sind die genannten Verpflichtungen nicht nur generalklauselartig umschrieben, sondern die für Pflichteninhalt und -umfang maßgeblichen Kriterien sind ausdrücklich festgelegt worden.

Die Definition der Verpackungspflicht in Satz 1 lehnt sich nicht nur inhaltlich, sondern auch sprachlich an das Vorbild des § 18 Abs. 1 KVO an. Maßgeblich für die geschuldete Verpackung sind zum einen güter-, zum anderen beförderungsspezifische Gesichtspunkte: Die Art der Verpackung orientiert sich naturgemäß an der Beschaffenheit des Gutes, daneben sind aber auch solche Einflüsse zu berücksichtigen, denen das Gut nach der gewählten Beförderungsart ausgesetzt sein wird. Die Verpackungspflicht im letzten Halbsatz des Satzes 1 - in der Sache entsprechend der Haftungsregelung der CMR in Artikel 10 - zielt auf eine Vermeidung von Schäden am Gut und beim Frachtführer. Hierdurch soll zugleich klargestellt werden, daß dieser nur insoweit drittschützende Funktion zukommt, als die in Bezug genommenen "Schäden des Frachtführers" aus einer Inanspruchnahme von Seiten Dritter resultieren. Die Aufnahme weiterer Kriterien, etwa der Verkehrssitte oder des Ortsgebrauchs, erschien entbehrlich. Der Pflichtenumfang kann nämlich in dieser

Durch ausdrückliche Normierung einer Pflichtenzuweisung im Ladegeschäft abweichend vom geltenden HGB-Landfrachtrecht und der CMR soll in diesem nach bisheriger Rechtslage prozeßträchtigen Bereich Rechtsklarheit geschaffen werden.

Die vorgenommene Pflichtenverteilung, die jedenfalls für das Verladen in der Sache § 17 Abs. 1 KVO entspricht, trägt den jeweiligen Verantwortungsbereichen der Beteiligten Rechnung: Der Absender als Warenfachmann sowie als derjenige, der - nach § 411 HGB-E - regelmäßig die Verpackung vorgenommen hat, kann am besten beurteilen, wie das Gut vor Beförderungseinflüssen geschützt, gesichert und gestapelt werden kann. Der Frachtführer demgegenüber kann auf Grund seiner Spezialkenntnisse im Hinblick auf die konkreten Eigenschaften des Fahrzeugs eher die zur Gewährleistung einer betriebssicheren Verladung erforderlichen Maßnahmen einschätzen. Die Zuweisung der Entladepflicht an den Absender schließlich erklärt sich daraus, daß jedenfalls der Frachtführer, der Beförderungs-, nicht Warenexperte ist, dieser Verrichtung fernsteht. Eine gesetzliche Inpflichtnahme des Empfängers, der in der Praxis vielfach die Entladung vornehmen wird, stünde demgegenüber im Widerspruch zur Vorschrift des § 421 HGB-E, nach der die Empfängerpflichten erst entstehen, wenn die Ablieferung verlangt wird. Die getroffene Regelung soll mithin, indem sie eine einheitliche Pflichtenzuweisung an den Absender vornimmt, der Rechtsklarheit dienen.

Die in Absatz 1 enthaltene Legaldefinition des Begriffs "Verladen" soll spätere Bezugnahmen vereinfachen. Eine weitere, inhaltlich und zeitlich genauere Umschreibung der Ladevorgänge ist nicht vorgenommen worden, da eine dahingehende Regelung als zu detailliert erschien und Zweifel bestanden, ob durch eine gesetzliche Beschreibung tatsächlich den Besonderheiten der einzelnen Verkehrsträger hinreichend Rechnung getragen werden kann. Zudem erlaubt bereits der Begriff der "Beförderungs-

gungen für entbehrlich gehalten worden. Die Regelung über das Nichtbestehen eines Vergütungsanspruchs, die § 567 Abs. 4 Satz 1 HGB nachgebildet ist, findet ihre Begründung darin, daß ein Entgelt für die Lade- und Entladezeit in die Fracht einkalkuliert werden kann.

Absatz 3 trifft eine Regelung über das "Standgeld". Dieser Begriff bezeichnet nach traditioneller Begriffsbildung im Landtransportgeschäft die dem Frachtführer unter besonderen Umständen zugebilligte Vergütung für das Warten über die Lade- oder Entladezeit hinaus. Abweichend vom HGB-Landfrachtrecht, von KVO und CMR findet sich hier erstmals eine gesetzliche Normierung. Ein Rückgriff auf allgemeine schuldrechtliche Institute - etwa Schadenersatz oder Entschädigung nach allgemeinem Werkvertragsrecht (vgl. § 642 BGB) - ist nämlich als unzureichend erachtet worden, da das Standgeld allgemein gerade nicht als Schadenersatz, sondern als Vergütung für die nach Ablauf der Lade- bzw. Entladezeit erbrachten Leistungen, insbesondere die verlängerte Bereitstellung des Transportmittels, angesehen wird. Diese Regelung wird - entsprechend der gegenwärtigen Praxis - insbesondere für den Bereich der Binnenschifffahrt Bedeutung haben. Dennoch ist nicht der Begriff "Liegegeld" (vgl. § 49 Abs. 1 Satz 1 BinSchG, § 567 Abs. 4 HGB), sondern ausschließlich die Formulierung "Standgeld" verwendet worden. Diese Formulierung ist sprachlich neutraler und daher zur verkehrsmittelübergreifenden Verwendung eher geeignet; ein Nebeneinander zweier Begriffe erschien demgegenüber zu unübersichtlich.

Ein "Standgeld" wird dem Frachtführer hier zunächst für diejenigen Fälle zugebilligt, in denen er auf Grund vertraglicher Vereinbarung über die Lade- oder Entladezeit hinaus wartet. Diese Regelung soll der in der Schifffahrt üblichen Praxis, eine "Überliegezeit" zu vereinbaren (vgl. §§ 31, 50 BinSchG, § 567 Abs. 3 HGB), Rechnung tragen. Hierbei ist einer allgemein gehaltenen Regelung wiederum wegen größerer Übersichtlichkeit und Einfach-

Absatz 4 enthält eine Verordnungsermächtigung für den Bereich der Binnenschifffahrt bezüglich der Voraussetzungen für den Beginn der Lade- und Entladezeit, deren Dauer sowie die Höhe des Standgeldes. Die Vorschrift ermöglicht es, diese in der Binnenschifffahrt herkömmlich regelungsbedürftigen Einzelfragen, für die auch das geltende Recht bereits detaillierte Regelungen bereithält, so im Binnenschifffahrtsgesetz über Beginn und Dauer der Lade- und Entladezeit (vgl. §§ 29, 48 BinSchG), über die Anzeige der Lade- und Entladebereitschaft (vgl. §§ 28, 47 BinSchG) und die Höhe des Standgeldes (vgl. §§ 30, 32, 49 BinSchG), weiter in der Verordnung über den Lade- und Löschtage sowie die Lade- und Löschzeiten in der Binnenschifffahrt vom 26. Januar 1994 (BGBl. I S. 160), auch nach neuem Recht lösen zu können. Hierbei soll es die vorgeschlagene Regelung ermöglichen, weitergehend als die geltenden Verordnungsermächtigungen in § 29 Abs. 4, § 30 Abs. 2, § 48 Abs. 4 und § 49 Abs. 1 Satz 2 BinSchG insgesamt die Voraussetzungen für den Beginn der Lade- und Entladezeit zu regeln. Auf diese Weise soll gestattet werden, auch Bestimmungen über die Anzeige der Lade- und Löschbereitschaft, die nach geltendem Recht dazu führt, daß vor Beginn der Lade- bzw. Entladezeit noch ein ganzer Tag, der sog. Meldetag verstreichen muß (vgl. §§ 28, 47 BinSchG), zu treffen. Hierbei ist - insbesondere im Hinblick auf moderne Kommunikationsmittel - eine unkomplizierte und schnellere Abwicklung, etwa durch bloße Voranmeldung, in Betracht gezogen worden.

Die Ermächtigung in der vorgeschlagenen Regelung ist auf den Bereich der Binnenschifffahrt beschränkt geblieben. Für diesen Transportsektor ist eine derartige Verordnungsermächtigung nämlich auf Grund der dargelegten Erwägungen unbedingt erforderlich. Anregungen, im Interesse der Rechtsvereinheitlichung auch andere Verkehrsträger einzubeziehen, sind angesichts der beschriebenen Bedenken nicht aufgegriffen worden. Auch ein Vorschlag, im Rahmen der Ermächtigung klarzustellen, daß eine zuschaffende Verordnung dispositives Recht enthält und die

weist für derartige Fälle sowohl in Artikel 11 Abs. 3 CMR als auch in § 12 Abs. 9 Satz 1 KVO auf das Spediti-  
onsrecht und kommt so zu einer Verschuldenshaftung nach  
§ 407 Abs. 2 in Verbindung mit § 390 Abs. 1 HGB.

Die vorgeschlagene verschuldensunabhängige Haftung ent-  
spricht konzeptionell der in den §§ 425, 426 HGB-E für  
die Frachtführerhaftung bei Güterschäden getroffenen  
Grundentscheidung. Diese beruht im wesentlichen auf der  
Überlegung, daß eine verschuldensunabhängige Haftung,  
die dem Geschädigten die Geltendmachung der Ansprüche  
erleichtert, den für den Verkehrsnutzer unüberschaubaren  
Risiken des Transportgeschäfts Rechnung trägt. Eine un-  
billige Belastung des Frachtführers soll hierbei dadurch  
vermieden werden, daß die Erweiterung des Haftungstatbe-  
standes mit einer Begrenzung des Haftungsumfangs einher-  
geht.

Zwar wäre für eine Beibehaltung der Verschuldenshaftung  
im Zusammenhang mit Begleitpapieren anzuführen, daß  
diese ein geeignetes Instrument ist, den Frachtführer in  
einem Bereich, wo Fehler noch eher als etwa bei der Gü-  
terbehandlung vermeidbar sind, zu erhöhter Sorgfalt an-  
zuhalten. Dem wird jedoch nicht gefolgt. Vielmehr ist  
eine Gleichstellung von Frachtführerfehlverhalten im Zu-  
sammenhang mit Begleitpapieren und mit Gütern vor-  
zugswürdig. Weiter ist darauf hinzuweisen, daß die Bei-  
gabe von Begleitpapieren im Transportgeschäft heute be-  
reits so häufig ist, daß sich auch bei Pflichtverlet-  
zungen im Hinblick auf Begleitpapiere beförderungstypi-  
sche Risiken realisieren. Die Formulierung in Absatz 2  
Satz 1 ist an Artikel 17 Abs. 2, 4. Fall CMR angelehnt;  
diese Vorschrift hat zugleich der Vorschrift des § 426  
HGB-E über den Haftungsausschluß im Rahmen der Güter-  
schadenshaftung zum Vorbild gedient.

Absatz 2 Satz 2 begrenzt die Haftung der Höhe nach ent-  
sprechend Artikel 11 Abs. 3, 2. Halbsatz CMR und § 12  
Abs. 9 Satz 2 KVO auf denjenigen Betrag, der im Falle



den Rechts zugrundeliegenden Konzeption: Der Absender soll in denjenigen besonders bezeichneten Fällen, in denen er durch eigenes Verhalten den Anlaß für den Haftungsfall gegeben hat, ohne weiteres zur Verantwortung gezogen werden können. Lücken im Haftungsschutz des Frachtführers, die sich bei einer Verschuldenshaftung etwa auf Grund von Zurechnungsproblemen in den Fällen ergeben können, in denen der Absender das Gut sowie etwa begleitende Angaben von einem Dritten übernimmt, sollen vermieden werden.

Dem Frachtführer zu ersetzen sind "Schäden und Aufwendungen". Diese Formulierung vereinheitlicht die in der CMR - in Artikel 7 Abs. 1, Artikel 10, 11 Abs. 2, Artikel 22 Abs. 2 am Ende - differierende Umschreibung der Reichweite des zu leistenden Ersatzes und stellt zugleich klar, daß eine Verantwortlichkeit des Absenders allein gegenüber dem Frachtführer besteht: Neben Vermögensseinbußen, die der Frachtführer selbst und unmittelbar erlitten hat, sind Schäden Dritter nur insoweit zu ersetzen, als der Frachtführer seinerseits hierfür in Anspruch genommen wird.

Durch Normierung einer der Höhe nach unbegrenzten Haftung folgt die vorgeschlagene Regelung dem Vorbild der genannten Bestimmungen des geltenden Rechts; ein sachgerechter Anknüpfungspunkt für eine summenmäßige Haftungsbegrenzung war hier nicht ersichtlich.

Die Einzelatbestände der Absenderhaftung orientieren sich im wesentlichen an der in den vorhergehenden Bestimmungen vorgenommenen Umschreibung von Aufgaben des Absenders.

Absatz 1 Nr. 1 setzt die bereits in § 411 HGB-E vorgenommene Gleichstellung von Verpackung und Kennzeichnung auf haftungsrechtlicher Ebene fort. Auf eine haftungsmäßige Einbeziehung der in § 412 HGB-E normierten Lade- und Entladepflichten ist jedoch verzichtet worden. Dies

reich des Absenders fällt. Hierbei ist zwischen den Fällen der Mangelhaftigkeit und des Fehlens von Verpackung oder Kennzeichnung zu differenzieren: Bei Unzulänglichkeit von Verpackung oder Kennzeichnung ist jeweils auf die tatsächliche Vornahme - "durch den Absender" - abzustellen. Diese tatsächliche Anknüpfung bringt am deutlichsten den dieser Vorschrift zugrundeliegenden Rechtsgedanken zum Ausdruck, eine Einstandspflicht des Absenders für diejenigen Risiken zu normieren, die von seiner Seite gesetzt worden sind. Wenn Verpackung oder Kennzeichnung gänzlich fehlen, kann demgegenüber eine tatsächliche Anknüpfung nicht vorgenommen werden. In diesen Fällen ist daher hilfsweise auf die vertragliche Pflichtenverteilung zurückzugreifen.

Die Formulierung "durch den Absender" ist dahin auszu-legen, daß nicht nur ein Verhalten des Absenders selbst, sondern auch ein Beitrag dritter Personen, der dem Absender zuzurechnen ist, erfaßt ist. Zu diesen Personen gehört insbesondere der Versender, wenn ein Spediteur Absender ist.

Die in Absatz 1 Nr. 2 vorgesehene Haftung für unrichtige oder in sich unvollständige Frachtbriefangaben entspricht inhaltlich der dem § 408 HGB-E zugrundeliegenden Konzeption des Frachtbriefs: Da die dort aufgezählten Angaben lediglich den möglichen Inhalt des Absenderverlangens auf Frachtbriefausstellung bezeichnen, kommt eine Haftung für das Fehlen einer Einzelangabe nicht in Betracht. Dies ist hinsichtlich der Haftung für unvollständige Angaben gegenüber der Formulierung in Artikel 7 Abs. 1 CMR durch den Einschub "in sich" klargestellt worden. Der Fall der "in sich unvollständigen" Angaben ist neben dem der Unrichtigkeit besonders erwähnt, da Fälle denkbar sind, in denen eine Angabe - etwa die Angabe einer Anschrift - zwar lückenhaft, aber nicht unrichtig ist.

des Rechtsgedankens des § 254 BGB oft korrigiert. Im Entwurf soll diese Praxis nunmehr im Interesse der Regelungsklarheit ausdrücklich festgeschrieben werden. Die sprachlichen Abweichungen von § 254 BGB erklären sich daraus, daß es sich hier um Fälle verschuldensunabhängiger Haftung handelt, bei denen es daher - wie dies auch zu § 254 BGB anerkannt ist - auch hinsichtlich des mitwirkenden Beitrags des Anspruchsberechtigten, jedenfalls wenn dieser ebenfalls verschuldensunabhängig haftet, nicht auf Verschulden, sondern allein auf Verursachung ankommt.

#### Zu § 415 (Kündigung durch den Absender)

Die Vorschrift räumt dem Absender ausdrücklich ein jederzeitiges Kündigungsrecht ein und regelt zugleich die sich im Kündigungsfall ergebenden Rechtsfolgen.

Eine allgemeine Kündigungsregelung fehlte bisher für den Bereich des Straßen- und Eisenbahntransportrechts. Spezialgesetzlich geregelt ist im geltenden Recht nur die Vertragsbeendigung nach Beförderungsbeginn, und zwar für den Fall der Beförderungshindernisse (vgl. § 428 Abs. 2 Satz 1 HGB, § 28 Abs. 2 Satz 2 KVO, § 73 Abs. 2 Satz 2 EVO) sowie als Ausprägung des Verfügungsrechts des Absenders (vgl. Artikel 12 Abs. 1 Satz 1 CMR, § 433 Abs. 1 HGB, § 27 Abs. 1 Buchstabe a KVO, § 72 Abs. 1 Buchstabe a EVO, Artikel 30 § 1 CIM). Ein weder an zeitliche noch an sachliche Voraussetzungen geknüpftes Kündigungsrecht ergibt sich im übrigen für Straßen- und Eisenbahnbeförderungen allein aus der allgemeinen werkvertraglichen Vorschrift des § 649 BGB. Detaillierte Kündigungsvorschriften sind demgegenüber auch im geltenden Recht für den Binnenschifftransport (§§ 36, 37 BinSchG) sowie für den Seetransport (§§ 580 bis 582 HGB) enthalten.

Absatz 1 übernimmt aus § 649 BGB den Grundsatz eines jederzeitigen willkürlichen Kündigungsrechts des Auftrag-

Zu beachten ist hierbei, daß dem Frachtführer im Falle der Kündigung des Absenders ein Anspruch auf Standgeld nur unter den Voraussetzungen des § 412 Abs. 3 HGB-E zusteht; dies ist der Verwendung der Formulierung "das etwaige" Standgeld zu entnehmen. Dies bedeutet, daß der Frachtführer dann keinen Anspruch auf Standgeld hat, wenn die Gründe für sein Warten aus seinem eigenen Risikobereich stammen. Auch ein Aufwendungsersatzanspruch besteht nur, wenn es sich um "zu ersetzende" Aufwendungen handelt, d. h. eine vertragliche oder gesetzliche Anspruchsgrundlage hierfür außerhalb des § 415 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 HGB-E vorhanden ist.

Absatz 2 Satz 1 Nr. 2, der alternativ zu Nummer 1 einen Anspruch auf Fautfracht gewährt, ist den § 580 Abs. 1 HGB, § 36 Abs. 1, § 34 Satz 1 BinSchG nachgebildet. Der Begriff "Fautfracht", der eine gesetzlich festgelegte Kündigungsentschädigung bezeichnet, die weder Leistungsentgelt noch Schadensersatz ist, ist allerdings dem Seefrachtrecht entnommen; das Binnenschiffrechtsrecht verwendet den Begriff selbst nicht.

Die Möglichkeit, gemäß Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 "Fautfracht" zu verlangen, ist auf nachdrückliche Anregung aus der Binnenschiffahrt für diesen Bereich beibehalten und zugleich auf alle Verkehrsträger ausgedehnt worden. Ein Vorzug des Ausgleichsmodells der "Fautfracht" liegt darin, daß auf diese Weise eine leicht handhabbare, zugleich Streit- und prozeßverhindernde Regelung geschaffen werden kann. Diese soll nunmehr allen Verkehrsreichen zugute kommen. Dem Frachtführer wird als Fautfracht ein Drittel der vereinbarten Fracht entsprechend § 34 Satz 1, § 36 Abs. 1 BinSchG, nicht wie im Seefrachtrecht nach § 580 Abs. 1 HGB die Hälfte zugebilligt. Eine stärkere Begrenzung der Höhe des Fautfrachtanspruchs im Vergleich zum Seefrachtrecht ist geboten, da dem Frachtführer nach der vorgeschlagenen Regelung die Entscheidung für einen konkreten Einzelnachweis nach Nummer 1 offensteht.

Der hier geregelte Fall betrifft stets diejenige Konstellation, in der der Absender die Wiederentladung veranlaßt hat, so daß eine Inpflichtnahme zum Entladen durchaus gerechtfertigt erscheint. Der Absender wird außerdem nicht unbillig belastet, da eine Wiederentladung, wenn diese nicht durchführbar ist, ohnehin nicht vorgenommen werden kann.

Der Absender hat das Gut nach der vorgeschlagenen Regelung "unverzüglich", d. h. nach § 121 BGB ohne schuldhaftes Zögern, zu entladen. Dies entspricht in der Sache der Bestimmung des § 581 Abs. 1 Satz 2 HGB, die für das geltende Seefrachtrecht "möglichste Beschleunigung" fordert. Zudem korrespondiert eine derart flexible Zeitvorgabe mit der für die Ermittlung der Ladezeit nach § 412 Abs. 2 HGB-E getroffenen Regelung, die ebenfalls nur auf das Kriterium der "Angemessenheit" abstellt. Gegebenenfalls können die in einer Verordnung auf Grund des § 412 Abs. 4 HGB-E enthaltenen Vorgaben berücksichtigt werden.

Absatz 3 Satz 2 verweist für den Fall, daß der Absender seiner Pflicht, unverzüglich zu entladen, nicht nachkommt, auf die dem Frachtführer nach § 419 Abs. 3 Satz 2 bis 4 HGB-E eröffneten Maßnahmen. Eine vergleichbare Regelung findet sich im geltenden Recht allein in § 36 Abs. 4 BinSchG, der dem Frachtführer das Recht zur Selbstausladung und Hinterlegung einräumt. Eine verkehrsträgerübergreifende, über die binnenschifffahrtsrechtliche Vorschrift hinausgehende Regelung erscheint jedoch sachgerecht, zumal schon bisher im Bereich der Binnenschiffahrtstransporte nach Bedarf ein Selbsthilfeverkauf in entsprechender Anwendung der die Entladevorgänge betreffenden Vorschrift des § 52 Abs. 1 BinSchG durchgeführt wurde.

Hinsichtlich der weiteren Rechtsfolgen ist von einem Verweis auf § 419 Abs. 4 HGB-E abgesehen worden, da eine Bezugnahme auf die dort geregelten Aufwendungs- und Vergütungsansprüche nicht notwendig erschien. Vielmehr ist

der vereinbarten - anteiligen - Fracht ginge es zu weit, auch deren Gewährung dem Sphärengedanken zu unterwerfen. Denn auch nach allgemeinem Werkvertragsrecht (§ 649 BGB) führt eine Kündigung des Bestellers nicht dazu, daß auch der Vergütungsanspruch für bereits erbrachte Leistungen vollständig entfällt. Dieser Grundgedanke hat auch für das Frachtrecht Berechtigung. Überdies verbleiben dem Absender im Vorfeld der Kündigung die Rechtsbehelfe des allgemeinen Schuldrechts, etwa der Rücktritt nach den §§ 323 ff. BGB.

#### Zu § 416 (Anspruch auf Teilbeförderung)

Die Vorschrift ergänzt § 415 HGB-E für den Fall unvollständiger Verladung.

Die Bestimmung räumt zunächst in Satz 1 dem Absender nach dem Vorbild von § 35 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 BinSchG, § 578 HGB die Möglichkeit ein, von einer Kündigung des Vertrages (§ 415 HGB-E) abzusehen und statt dessen einen Anspruch auf Teilbeförderung geltend zu machen. Es erschien angezeigt, in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht die Dispositionsmöglichkeiten des Absenders für den Fall unvollständiger Verladung zu erweitern. So soll er, wenn es nicht gelingt, weitere Ladung herbeizuschaffen, flexibel reagieren und auf Teilbeförderung bestehen können.

Die Frage, wie im Falle eines derartigen Beförderungsverlangens des Absenders den Interessen des Frachtführers Rechnung getragen werden kann, soll in der vorgeschlagenen Regelung ebenfalls in - jedoch eingeschränkter - Anlehnung an das geltende Recht (§ 35 Abs. 2 BinSchG, § 578 Satz 2 HGB) gelöst werden:

Der Frachtführer behält nach Satz 2 1. Halbsatz zunächst den Anspruch auf die volle Fracht, da er schließlich trotz unvollständiger Verladung die Beförderung durch-

entstehen. Dies entspricht inhaltlich § 35 Abs. 2 Satz 2 BinSchG sowie § 578 Satz 3 HGB. Die Gewährung eines Anspruchs auch auf Mehrkosten erscheint erforderlich, um sicherzustellen, daß dem Frachtführer auch diejenigen Aufwendungen erstattet werden, die ihm infolge der unvollständigen Verladung, etwa durch Umstauen oder sonstige erforderliche Sicherheitsmaßnahmen, entstanden sind. Zwar enthält bereits § 420 Abs. 1 HGB-E in Satz 2 einen Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen, die nicht von der Fracht gedeckt sind. Durch eine ausdrückliche Klarstellung an dieser Stelle für die Teilbeförderung sollen jedoch - zumindest für den hier geregelten Fall - Abgrenzungsschwierigkeiten, ob und inwieweit etwaige Vermögenseinbußen üblicherweise noch vom Beförderungsentgelt erfaßt sind, vermieden werden.

Nach Satz 3 kann der Frachtführer - wiederum entsprechend dem geltenden Recht nach § 35 Abs. 2 Satz 1 BinSchG, § 578 Satz 2 HGB - die Bestellung einer anderweitigen Sicherheit verlangen, falls das ihm nach § 440 Abs. 1 HGB-E zustehende Pfandrecht am Gut dadurch, daß infolge unvollständiger Verladung nur eine Teilmenge des Gutes befördert wird, derart geschmälert ist, daß die ihm zustehende Frachtforderung nicht mehr gedeckt ist.

Satz 4 schränkt schließlich entsprechend der Schutzrichtung der Vorschrift die zuvor dem Frachtführer eingeräumten Ansprüche für den Fall ein, daß die unvollständige Verladung auf Umständen beruht, die seinem Risikobereich zuzurechnen sind. Diese abgestufte Rechtsfolgenlösung entspricht wiederum dem "Sphärengedanken" als dem an zahlreichen Stellen des Entwurfs niedergelegten Ausgleichsmodell (vgl. § 412 Abs. 3, § 415 Abs. 4, § 417 Abs. 4, § 419 Abs. 1 Satz 3, § 420 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 HGB-E).

Das in Absatz 1 vorgesehene Regelungsmodell, das den Frachtführer zur Nachfristsetzung unter gleichzeitiger Erklärung, nicht länger warten zu wollen, berechtigt, findet in zweierlei Hinsicht seine Wurzeln im geltenden Recht:

Das Institut der Nachfristsetzung ist aus den allgemeinen zivilrechtlichen Vorschriften in § 326 Abs. 1 Satz 1, § 643 Satz 1 BGB bekannt. Die Rechtsfolgen der Nachfristsetzung orientieren sich jedoch allein an § 326 Abs. 1 Satz 2 BGB, der nach Fristablauf dem Erklärenden eine weitere Wahlmöglichkeit zuweist. Die Konzeption des § 643 Satz 2 BGB, wonach der Vertrag nach Fristablauf ohne weiteres als aufgehoben gilt, erschien zu undifferenziert und zu weitgehend.

Transportrechtliches Vorbild der vorgeschlagenen Regelung ist das schiffahrtsrechtliche Konzept der Wartezeit nach den §§ 33, 51 BinSchG, § 570 HGB. Die in diesen Vorschriften enthaltene Regelung über die Erklärung des Frachtführers bzw. Verfrachters, nach Ablauf der Lade- bzw. Lösch- sowie einer etwaigen Überliegezeit nicht länger warten zu wollen, korrespondiert mit der nunmehr vorgeschlagenen Regelung über die Kündigungserklärung.

Entbehrlich erschienen Regelungen für das Entladen, wie diese in § 51 BinSchG enthalten sind. Die Regelung in § 419 Abs. 3 HGB-E über den Eintritt von Ablieferungshindernissen ist hier für ausreichend erachtet worden. Weiter ist darauf verzichtet worden, entsprechend §§ 33, 51 BinSchG die Länge der Wartefrist genauer zu spezifizieren oder eine Ermächtigung zur Festlegung der Wartefrist durch Verordnung vorzusehen. Das gewählte Kriterium der "Angemessenheit", das auch in § 412 Abs. 2 HGB-E zur Definition der Ladezeit herangezogen worden ist, erlaubt eine Fristbestimmung unter Abwägung der beteiligten Interessen und bietet zugleich Raum für die im Rahmen einer transportmittelübergreifenden Regelung erforderliche Flexibilität.



Absatz 3 behandelt - entsprechend der dem geltenden Recht in den §§ 34 und 35 Abs. 1 Satz 1 BinSchG und auch dem Regelungsvorschlag in den §§ 415 und 416 HGB-E zugrundeliegenden Systematik - den Fall der Unvollständigkeit der Ladung in einer gesonderten Regelung. Die Vorschrift räumt dem Frachtführer die Befugnis ein, mit der Beförderung der unvollständigen Ladung zu beginnen, und billigt ihm zugleich die in § 416 Satz 2 und 3 HGB-E vorgesehenen Rechte zu. Damit lehnt sie sich an die geltenden schifffahrtsrechtlichen Bestimmungen an. Wiederum wird eine Symmetrie der Rechtsfolgen für die Fälle des Beförderungsverlangens des Absenders einerseits (§ 416 HGB-E) und des Beförderungsantritts durch den Frachtführer andererseits erzielt.

Die vorgeschlagene Regelung entspricht schließlich auch insoweit dem geltenden Recht, als sie hinsichtlich der Reichweite der Frachtführerrechte für den Fall der Teillieferung von Ladung gegenüber dem der Nichtlieferung zurückbleibt: Die Einräumung eines Kündigungsrechts als der Befugnis, sich gänzlich vom Vertrag zu lösen, ist hier nicht sachgerecht, zumal dem Frachtführer in Anwendung des § 416 Satz 2 HGB-E der Anspruch auf die volle Fracht zusteht.

Was die Entscheidungsmöglichkeiten des Frachtführers betrifft, so steht die Ausübung der ihm in den Absätzen 2 und 3 eingeräumten Wahlrechte zwar in seinem Belieben; wenn er allerdings nach Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Nachfrist weiter zuwartet, kann er ein hierbei aufgelaufenes weiteres Standgeld - entsprechend den zum geltenden Recht in §§ 34, 35 BinSchG, §§ 579, 585 HGB entwickelten Grundsätzen - nur auf Grund einer weiteren Abrede mit dem Absender verlangen.

Absatz 4 schließt - wiederum als Ausprägung des "Sphärengedankens" (vgl. § 412 Abs. 3, § 415 Abs. 4, § 416 Satz 3, § 419 Abs. 1 Satz 3, § 420 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 HGB-E) - die dem Frachtführer gewährten Rechte

Die Aufzählung lehnt sich sowohl in der Sache als auch sprachlich weitgehend an Artikel 12 Abs. 1 Satz 2 CMR, aber auch an § 433 Abs. 1 HGB an. Eine Abweichung besteht allein insofern, als nicht nur auf die Weisung Bezug genommen wird, das Gut an einen anderen Bestimmungsort abzuliefern, sondern daneben auch auf diejenige Weisung, die auf eine Änderung der Ablieferungsstelle zielt. Die vorgeschlagene Regelung greift hier den bereits in der Bestimmung über die Frachtbriefangaben in § 408 Abs. 1 Nr. 4 HGB-E zum Ausdruck gebrachten Gedanken auf, daß zwischen Ablieferungsstelle und Bestimmungsort zu unterscheiden ist. Zugleich soll der erheblichen praktischen Bedeutung einer Bestimmung der Ablieferungsstelle Rechnung getragen werden.

Der Fall einer Weisung zur Wiederausladung, der für die Binnenschifffahrt nach geltendem Recht in § 37 BinSchG eine Sonderregelung findet, ist hier nicht gesondert erwähnt worden. Eine Spezialregelung ist hier nicht erforderlich, da diese Konstellation bereits von den allgemeinen Regeln über das Weisungsrecht erfaßt und hiernach interessengerecht zu lösen ist.

Satz 3 folgt sachlich Artikel 12 Abs. 5 Buchstabe b CMR (vgl. auch § 27 Abs. 2 KVO, § 72 Abs. 5 EVO). Die Regelung umschreibt, unter welchen Voraussetzungen der Frachtführer eine Weisung nicht auszuführen braucht: Hierbei sollen - entsprechend dem geltenden Recht - sowohl Interessen des Frachtführers als auch diejenigen des Absenders oder des Empfängers zu berücksichtigen sein.

Hinsichtlich der Belange des Frachtführers soll nicht allein auf das Kriterium der "Zumutbarkeit" abgestellt werden, da dieses Merkmal allein ohne Nennung jeglicher Bezugsgröße als zu unklar erscheint. Allerdings kommt die vorgeschlagene Regelung den Interessen des Frachtführers weitergehend als das Vorbild in Artikel 12 Abs. 5 Buchstabe b CMR entgegen: Während dort dem

gleichsansprüche ein. Diese umfassen - weitergehend als die bisher spezialgesetzlich festgelegten Anspruchsinhalte - neben Aufwendungsersatz eine angemessene Vergütung für die abweichende Vertragsausführung sowie einen Vorschuß entsprechend allgemeinen Grundsätzen des Auftragsrechts (vgl. §§ 675, 669 BGB).

Absatz 2 regelt den Übergang des Verfügungsrechts vom Absender auf den Empfänger. Nachdem die Ausstellung eines Frachtbriefes nicht mehr als Regelfall anzusehen ist (vgl. § 408 Abs. 1 HGB-E), kann die Übergabe des Frachtbriefs, auf die in diesem Zusammenhang in Artikel 12 Abs. 2 Satz 1 CMR, aber auch in § 433 Abs. 2 Satz 1 HGB, § 72 Abs. 10 EVO sowie Artikel 30 § 4 CIM abgestellt wird, als Anknüpfungskriterium für den Übergang des Verfügungsrechts nicht mehr herangezogen werden. Eine derartige Regelung ginge nämlich in den Fällen, in denen gerade kein Frachtbrief ausgestellt ist, ins Leere. Daher wird statt dessen als zeitliche Zäsur die Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle festgelegt.

Zwar ist erwogen worden, den Zeitpunkt, in dem das Verfügungsrecht auf den Empfänger übergehen soll, vorzulegen, etwa auf den einer Anzeige der Erfüllungsbereitschaft durch den Empfänger oder auf den der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort. Diese Lösung ist jedoch nicht gewählt worden: Einer Kontaktaufnahme seitens des Empfängers, die die Voraussetzungen eines Ablieferungsverlangens nach § 421 Abs. 1 Satz 1 HGB-E nicht erfüllt, ist lediglich ein unverbindlicher Charakter beizumessen, so daß eine Anknüpfung an diesen Tatbestand nicht angezeigt erschien. Bei Abstellen auf die Ankunft des Gutes am Bestimmungsort würde es demgegenüber zu einem Auseinanderfallen der für das Weisungsrecht nach § 418 Abs. 2 HGB-E und für die sonstigen Empfängerrechte nach § 421 Abs. 1 HGB-E maßgeblichen Zeitpunkte kommen. Im Rahmen des § 421 Abs. 1 HGB-E ist es jedoch unbedingt erforderlich, an den dort gewählten Zeitpunkt der Ankunft des

Absatz 4 gibt den Parteien für den Fall, daß ein Frachtbrief ausgestellt worden ist, die Möglichkeit, der Absenderausfertigung die Wirkung eines Sperrpapiers, wie dieses in Artikel 12 Abs. 5 Buchstabe a CMR geregelt ist, beizumessen: Der Absender kann sein Verfügungsrecht hiernach nur gegen Vorlage der Absenderausfertigung ausüben, wenn dies im Frachtbrief vorgeschrieben (vgl. § 408 Abs. 1 Satz 2 HGB-E) und dieser von beiden Parteien unterzeichnet worden ist.

Das Erfordernis eines Frachtbriefvermerks findet hierbei keine Entsprechung in der CMR. Es erscheint jedoch sachgerecht, an diese Voraussetzung der Frachtbriefeintragung anzuknüpfen, da ein Bedürfnis für eine regelmäßige Ausgestaltung als Sperrpapier für Binnentransporte, bei denen der Schwerpunkt der zu schaffenden Regelungen anzusiedeln ist, nicht gegeben ist. Wenn aber der Frachtbrief nur auf Grund einer Einzelabrede der Parteien Sperrpapier sein soll, ist zu fordern, daß diese Abrede im Frachtbrief niedergelegt wird. Eine klare Regelung der Voraussetzung der Ausübung des Verfügungsrechts sollte insbesondere im Hinblick darauf getroffen werden, daß Absatz 6 dieser Bestimmung an ein Fehlverhalten des Frachtführers im Zusammenhang mit der Frachtbriefvorlage auch Haftungsfolgen knüpft. Das Erfordernis beiderseitiger Unterzeichnung entspricht im übrigen der in § 408 HGB-E hinsichtlich der Beweiskraft des Frachtbriefs getroffenen Regelung und wird somit schlechthin zur Voraussetzung für die Zuweisung besonderer Rechtsfolgen an den Frachtbrief. Eine vom gesetzlichen Regelfall abweichende Ausgestaltung der Voraussetzungen der Rechtsausübung - im Hinblick auf elektronische Datenübermittlungsverfahren - ist der Parteivereinbarung überlassen worden.

Die Rechtsfolgen des sogenannten "Sperrvermerks" in dem beiderseits unterzeichneten Frachtbrief entsprechen nach dem Entwurf der Konzeption des Sperrpapiers nach Artikel 12 Abs. 5 Buchstabe a CMR: Hiernach hängt das Recht

Schutzwirkung beeinträchtigen und daher besonders gravierend sind. Hieraus rechtfertigt sich auch die nach Haftungsmaßstab und -höhe strenge Haftungsregelung in Absatz 6.

Die Fälle sonstiger Pflichtverletzungen im Zusammenhang mit Weisungsrechten sollen demgegenüber ohne weiteres über das Institut der positiven Forderungsverletzung zu lösen sein. Diese Fälle sind nur insoweit spezialgesetzlich erfaßt, als in § 433 HGB-E für die Verletzung solcher Pflichten, die eng und unmittelbar mit der Beförderung zusammenhängen, eine entsprechend der Güterschadens- und Verspätungshaftung zu bestimmende Haftungsbegrenzung vorgesehen ist.

Absatz 6 Satz 2 schließt für den in Satz 1 umschriebenen Haftungsfall die Anwendung der Vorschriften über die Beschränkung der Haftung aus. Auf diese Weise wird ausdrücklich klargestellt, daß die Fälle der Mißachtung des Sperrpapiers hier abschließend geregelt sind, so daß der Frachtführer nicht nur für sonstige Vermögensschäden, sondern auch und für Güter- und Verspätungsschäden unbegrenzt haftet. Dies entspricht dem Regelungsziel einer strengen Sanktionierung eines Fehlverhaltens im Zusammenhang mit Sperrpapieren. Ein Wertungswiderspruch zur Frachtführerhaftung im Zusammenhang mit Begleitpapieren nach § 413 Abs. 2 HGB-E, die ihrerseits auf den bei Güterverlust zu zahlenden Betrag begrenzt ist, ergibt sich nicht, da die Mißachtung eines Sperrpapiers den Handel mit den beförderten Gütern gefährdet und deshalb besonders schwerwiegend ist.

#### Zu § 419 (Beförderungs- und Ablieferungshindernisse)

Die Vorschrift regelt die Rechtsfolgen von Beförderungs- und Ablieferungshindernissen und orientiert sich hierbei im wesentlichen an den Artikeln 14 bis 16 CMR. Weitere Entsprechungen finden sich in den für innerstaatliche

stung nicht entsprechend den von den Parteien getroffenen Vorgaben erbracht werden kann. Als Maßstab hierfür ist entsprechend dem gegenüber der CMR modifizierten Verständnis des Frachtbriefs nicht mehr dieser, sondern vielmehr der Beförderungsvertrag selbst heranzuziehen. Die Formulierung "wird [...] erkennbar" stellt klar, daß - insoweit in Abweichung von Artikel 14 Abs. 1 CMR - schon im Augenblick des Erkennenmüssens und nicht erst bei Eintritt des Hindernisses Weisungen einzuholen sind, und sichert so die rechtzeitige Information des Verfügungsberechtigten.

Um Beförderungs- und Ablieferungshindernisse in zeitlicher Hinsicht voneinander abzugrenzen, stellt der Entwurf nicht mehr wie Artikel 14 Abs. 1, Artikel 15 Abs. 1 Satz 1 CMR auf die Ankunft am Bestimmungsort, sondern auf die Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle ab. Dies entspricht der Abgrenzung der Rechtspositionen von Absender und Empfänger, wie diese auch an anderer Stelle des Entwurfs vorgenommen worden ist, so etwa hinsichtlich des Übergangs des Weisungsrechts nach § 418 Abs. 2 HGB-E oder hinsichtlich der Aktivlegitimation des Empfängers nach § 421 Abs. 1 HGB-E. Nach der praktischen Anschauung ist die Beförderung von "Stelle" zu "Stelle" als ein einheitlicher Vorgang anzusehen; etwaige Hindernisse sind daher einheitlich zu beurteilen. Die Überschreitung der Grenzen der politischen Zielgemeinde während des Beförderungsvorgangs erschien demgegenüber eher zufällig und daher als Zäsur für die Unterscheidung der Hindernistatbestände weniger geeignet. Wenn Bedarf für eine vom gesetzlichen Regelfall abweichende Ausgestaltung besteht, kann diesem ohne weiteres durch abweichende Parteivereinbarung genügt werden. Eine zwingende Geltung der Bestimmung nach Maßgabe des § 448 HGB-E besteht nicht.

Hinsichtlich der Definition der Ablieferungshindernisse ist die in Artikel 15 Abs. 1 Satz 1 CMR vorgenommene allgemeine Umschreibung beibehalten worden, nach der

Abs. 3, § 415 Abs. 4, § 416 Satz 3, § 417 Abs. 4, § 420 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 HGB-E) daran geknüpft, daß das Hindernis nicht dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen ist. Hinsichtlich der Anspruchsinhalte verweist die Vorschrift auf § 418 Abs. 1 Satz 4 HGB-E und übernimmt so die bereits dort gegenüber der CMR vollzogene Erweiterung: Neben Aufwendungsersatz steht dem Frachtführer eine angemessene Vergütung sowie gegebenenfalls ein Vorschuß zu. Auf diese Weise wird dem Bedürfnis des Frachtführers Rechnung getragen, für den Einsatz von Arbeitskraft und Betriebsmitteln auch bei hindernisbedingt erteilter Weisung ein Entgelt zu erhalten. Hierbei beschränkt sich die an dieser Stelle vorgesehene Regelung allein auf das Entgelt für die in Durchführung der Weisung ausgeführten Verrichtungen. Ein Anspruch auf Zahlung sog. "Distanzfracht" wegen einer bis zum Eintritt des Hindernisses zurückgelegten Beförderungsstrecke, also wegen einer bereits erbrachten Beförderungsleistung, ist in § 420 Abs. 2 Satz 1 HGB-E noch gesondert geregelt.

Absatz 2 übernimmt die in Artikel 15 Abs. 3 CMR enthaltene Sonderregelung, die für den Fall, daß der Verfügungsberechtigte Empfänger einen Drittempfänger bestimmt hat, den Empfänger in die Position des Absenders, den Dritten in die des Empfängers aufrücken läßt.

Die in Absatz 3 für den Fall fehlender Weisungen getroffene Regelung faßt die in Artikel 14 Abs. 2, Artikel 16 Abs. 2 und 3 CMR enthaltenen Grundsätze zusammen. In der Sache erhält der Frachtführer hier entsprechend der CMR weitgehende Dispositionsfreiheit, die allerdings unter dem Vorbehalt der Interessenwahrung gegenüber dem Verfügungsberechtigten steht (Artikel 14 Abs. 2 CMR, §§ 675, 622 BGB). Soweit Abweichungen vorgeschlagen worden sind, sollen diese in erster Linie der Rechtsklarheit dienen und das CMR-Vorbild den Gegebenheiten des heutigen Transportwesens anpassen.

das Gut befindet. Das HGB-Landfrachtrecht verweist in § 437 Abs. 2 Satz 2 HGB auf die Regelungen in § 373 Abs. 2 bis 4 HGB. Durch Anknüpfung an diese Verfahrensbestimmungen übernimmt der Entwurf somit insoweit den geltenden Rechtszustand.

Die in Satz 4 vorgesehene Vernichtung unverwertbaren Gutes stellt eine zusätzliche Erweiterung der Handlungsmöglichkeiten des Frachtführers dar. Diese kann insbesondere im Massenverkehr mit leicht verderblichen Gütern sowie im Hinblick auf steigende Umweltunverträglichkeit des Transportguts relevant werden.

Satz 5 fingiert entsprechend Artikel 16 Abs. 2 Satz 1, 2. Halbsatz CMR das Ende der Beförderung nach Ausladen des Gutes. Hierdurch wird klargestellt, daß die vertragliche Obhut des Frachtführers hiermit beendet ist. Dem entspricht zugleich, daß der Frachtführer bei Einschaltung eines Dritten zur Verwahrung nach dem zweiten Halbsatz des Satzes 2 nicht für dessen Verschulden, sondern nur für eigenes Auswahlverschulden einzustehen hat.

Absatz 4 räumt dem Frachtführer wegen der nach Absatz 3 ergriffenen Maßnahmen einen Anspruch auf Aufwändungsersatz und eine angemessene Vergütung ein. Die Regelung ist im wesentlichen deckungsgleich mit der in Absatz 1 Satz 3 für den Fall hindernisbedingt erteilter Weisungen getroffenen Bestimmung. Entsprechend dem "Sphärengedanken" sind die Ansprüche für den Fall ausgeschlossen, daß das Hindernis dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen ist.

#### Zu § 420 (Zahlung. Frachtberechnung)

Die Vorschrift betrifft die Fälligkeit von Frachtansprüchen und die Frachtberechnung. Sie ist in der CMR ohne Vorbild; im geltenden Recht finden sich Bestimmungen, die jedenfalls auch den hier geregelten Problemkomplex



den Bereich der Binnenschifffahrt - vorzunehmen. Die Kennzeichnung der zusätzlich zu ersetzenden Aufwendungen dahingehend, daß diese "für das Gut gemacht wurden", erlaubt bereits eine Einordnung der typischerweise anfallenden Kosten, so etwa bei Binnenschiffstransporten der Schifffahrtskosten als beförderungsbezogene, der Ufer-, Kran- und Wiegegelder als güterbezogene Aufwendungen. Nur letztere sind mithin neben der Fracht zu erstatten. Die Formulierung, durch die ein Bezug zu dem beförderten Gut hergestellt wird, ist an die kommissionsrechtliche Bestimmung des § 397 HGB angelehnt.

Absatz 2 behandelt den Anspruch des Frachtführers auf "Distanzfracht", d. h. eine Vergütung für diejenige Teilbeförderung, die der Frachtführer bis zur vorzeitigen Beendigung der Beförderung infolge eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses erbracht hat. Die Regelung lehnt sich an die binnenschifffahrtsrechtliche Bestimmung des § 69 BinSchG an, die allgemein für ein nachträgliches dauerndes Beförderungshindernis einen Anspruch auf Distanzfracht einräumt; ähnlich ist die seefrachtrechtliche Regelung des § 630 HGB, die jedenfalls bei Schiffsverlust Distanzfracht gewährt. Der Begriff der "Distanzfracht", der im geltenden Recht in § 64 Abs. 1 BinSchG und in § 630 Abs. 1 HGB legaldefiniert ist, wird hier allerdings nicht verwendet. Da es sich hier um eine transportmittelübergreifende Regelung handelt, ist vielmehr die neutrale Formulierung "anteilige Fracht" gewählt worden. Der Standort dieser Regelung innerhalb der Vorschrift über die Frachtzahlung erklärt sich daraus, daß es sich bei der "Distanzfracht" um eine Vergütung für erbrachte Beförderungsleistungen handelt. Die Vorschrift entlastet den Frachtführer bei vorzeitigem Beförderungsende infolge eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses von der Vergütungsgefahr. Der Frachtführer soll hiernach - entsprechend den dem § 69 BinSchG und dem § 630 HGB zugrundeliegenden Wertungen - nicht das Risiko dafür tragen müssen, daß durch einen bestimmten Umstand der beabsichtigte Erfolg nicht her-

führer ist, daß die Verzögerung auf Gründen beruht, die - entsprechend dem "Sphärengedanken" - dem Risikobereich des Absenders zuzurechnen sind. Die Verzögerung muß weiter - dies erscheint selbstverständlich - von gewisser Erheblichkeit sein. Die Vorschrift rundet die Vergütungsregelungen für Verzögerungsfälle ab, indem sie den Zeitraum vom Beginn der Beförderung bis zur Ankunft an der Ablieferungsstelle behandelt, während die davor bzw. danach liegenden Zeitspannen, nämlich Lade- und Entladezeit, bereits von § 412 Abs. 3 HGB-E erfaßt sind. Der Anwendungsbereich dieser Vorschrift kann eventuell begrenzt sein. Es ist nämlich wohl zu erwarten, daß die praktisch wichtigsten Fälle der Verzögerung beim Ver- und beim Entladen eintreten und somit nach § 412 Abs. 3 HGB-E zu beurteilen sind. Voraussichtlich werden sich außerdem Verzögerungen während der Beförderung vielfach auf Grund von Mängeln der Begleitpapiere oder von unzureichenden Auskünften des Absenders ergeben, so daß hier die weitergehende Haftung aus § 414 Abs. 1 Nr. 4 HGB-E eingreift. Dies wird jedoch im Interesse einer lückenlosen Regelung der Vergütungsproblematik in Kauf genommen.

Die in Absatz 4 enthaltene Regelung entspricht im Grundgedanken der im geltenden Recht in § 63 Satz 1 BinSchG für Frachtbrief und Ladeschein, in § 657 Abs. 1 HGB für das Konnossement getroffenen Bestimmungen. Beweggrund für die Übernahme dieser Bestimmung war entsprechend der Zielsetzung des geltenden Rechts, eine Auslegungsregel für die Frachtberechnung zu schaffen. Allerdings werden die Rechtsfolgen gegenüber dem geltenden Recht abgeschwächt: Während nach den geltenden Regelungen die Angaben über Zahl, Gewicht oder anders angegebene Menge des Gutes jeweils unwiderleglich für die Berechnung der Fracht maßgebend sind, wird nunmehr die Richtigkeit der Mengenangaben lediglich vermutet. Die Abweichung erklärt sich daraus, daß die gegenwärtigen Regelungen nach ihrem Wortlaut als zu weitgehend und zu undifferenziert erscheinen: Hinsichtlich des Verhältnisses zwischen

die Zulassung von Vorbehalten kein Raum bleibt. Demzufolge sollen sich sowohl der Absender bzw. der in seine Rechtsposition nach § 421 Abs. 1 HGB-E nachrückende Empfänger als auch der Frachtführer im Zusammenhang mit der Frachtberechnung an den im Papier enthaltenen Angaben festhalten lassen, wobei etwaige Vorbehalte außer Acht zu lassen sind.

Ergänzende Regelungen über besondere Frachtzahlungsmodalitäten in der Binnenschifffahrt, etwa für den Fall des zufälligen Güterverlustes, für den das geltende Recht ausdrücklich eine Frachtzahlungspflicht normiert (§ 64 BinSchG), oder für die Fälle unvorhergesehenen Niedrigwassers, werden nicht aufgenommen, da es diesbezüglich an einem besonderen Regelungsbedarf fehlt: Die Fälle zufälligen Verlustes können entsprechend der für den Werkvertrag geltenden Regelung des § 644 BGB durch Zuweisung der Vergütungsgefahr an den Frachtführer gelöst werden (vgl. auch die seefrachtrechtliche Regelung in § 617 HGB). Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Niedrigwasser kann auf die Praxis verwiesen werden, nach der Kleinwasserzuschläge stets Gegenstand von Vertragsverhandlungen sind.

#### Zu § 421 (Rechte des Empfängers. Zahlungspflicht)

Die Vorschrift regelt nach dem Vorbild des Artikels 13 CMR die Rechtsstellung des Empfängers gegenüber Frachtführer und Absender. Weitere Entsprechungen im geltenden Recht finden sich in §§ 435, 436 HGB, § 25 Abs. 1 und 2 KVO, § 75 Abs. 2 und 3 EVO, Artikel 28 § 1 CIM sowie - für das Seefrachtrecht - in § 614 HGB.

Absatz 1 behandelt die Rechte des Empfängers, die Ablieferung des Gutes zu verlangen und frachtvertragliche Ansprüche geltend zu machen.

Satz 4, der in der Formulierung an § 435 Satz 1, 2. Halbsatz HGB angelehnt ist, stellt klar, daß entsprechend den zum bisherigen Recht entwickelten Grundsätzen sowohl der Empfänger als auch der Absender zur Drittschadensliquidation berechtigt sind.

Absatz 2 weist dem Empfänger - insoweit in Übereinstimmung mit Artikel 13 Abs. 2 CMR, § 436 HGB, § 25 Abs. 2 Satz 2 KVO - mit Geltendmachung des Ablieferungsverlangens nach Absatz 1 Satz 1 zugleich die Zahlungspflicht zu. Eine Regelung über die Rückerstattung etwa gezahlter Beträge in Schadensfällen ist in § 432 HGB-E vorgesehen.

Hinsichtlich der Bestimmung der Höhe der Zahlungspflicht weicht der Entwurf vom geltenden Recht ab: Der Umfang der Zahlungspflicht soll nach der in Absatz 2 vorgeschlagenen Regelung grundsätzlich - wie im geltenden Recht - nach den Frachtbriefangaben ermittelt werden. Auf diese Weise soll dem Empfänger ermöglicht werden, den Umfang der auf ihn zukommenden Verpflichtungen einzuschätzen, bevor er die Ablieferung des Gutes verlangt. Für den Fall des Fehlens eines Frachtbriefs oder der entsprechenden Frachtbriefangaben soll - im Interesse des Empfängers - der Umfang der Zahlungspflicht auf einen "angemessenen" Betrag begrenzt sein. Damit soll sichergestellt werden, daß der Empfänger nicht mit übermäßigen Kosten belastet wird.

Teilweise sind Zweifel geäußert worden, ob der Empfänger, der seine Entscheidung über die Annahme des Gutes von der Höhe der ausstehenden Kosten abhängig macht, durch die vorgeschlagene Regelung für den Fall der Nichtausstellung eines Frachtbriefs hinreichend geschützt wird. In diesem Zusammenhang ist gefordert worden, bei Fehlen eines Frachtbriefs eine Zahlungsverpflichtung des Empfängers entfallen zu lassen oder zumindest zu verlangen, daß die Höhe des zu zahlenden Betrages in einer Weise mitgeteilt wird, die sich in Beweiswert und Informationsgehalt möglichst dem Fracht-

hierbei insbesondere dem Umstand Rechnung tragen, daß der Empfänger durch eigenes Mitwirken, insbesondere beim Entladen, zur Entstehung der genannten Ansprüche beitragen kann. Er erscheint insofern nicht in gleichem Umfang schutzbedürftig wie in Fällen, in denen er an dem Entstehen von Kosten nicht beteiligt war. Demzufolge soll der der Regelung der Frachtzahlungspflicht in Absatz 2 zugrundeliegende Rechtsgedanke hier wie folgt modifiziert werden: In Fällen, in denen ein Standgeld im Zusammenhang mit einem Entladevorgang aufgelaufen ist, dem typischerweise der Empfänger nahesteht, soll diesen eine Verpflichtung zur Zahlung eines Standgeldes auch dann treffen, wenn ihm die konkrete Höhe dieses Betrages nicht bekannt war. Im übrigen bleibt es aber bei dem Grundsatz, daß dem Empfänger der Umfang der Zahlungspflicht bei Ablieferung bekannt gewesen sein muß. Eine Mitteilung der Höhe der wegen Überschreitung der Ladezeit oder wegen zeitweiliger Beförderungsverzögerung geschuldeten Beträge wird daher durchaus verlangt.

Absatz 4 enthält - über den Wortlaut des geltenden Rechts hinausgehend - eine ausdrückliche Bestimmung dahingehend, daß der Absender neben dem Empfänger zur Zahlung der nach den Absätzen 2 und 3 geschuldeten Beträge verpflichtet bleibt. Der Regelungsvorschlag folgt insofern den bereits in Auslegung von Artikel 13 Abs. 2 CMR und § 436 HGB entwickelten Grundsätzen und legt diese nunmehr im Gesetzeswortlaut nieder.

Überlegungen, die Zahlungsverpflichtung des Absenders von einer vorherigen erfolglosen Inanspruchnahme des Empfängers abhängig zu machen, sie zeitlich zu befristen oder an die unverzügliche Mitteilung des Frachtführers über die Zahlungsunwilligkeit oder -unfähigkeit des Empfängers zu binden, sind verworfen worden. Ausschlaggebend hierfür war, daß dies zu einer Einschränkung der Rechtsposition des Frachtführers gegenüber dem geltenden Recht geführt hätte, für die keine Notwendigkeit gesehen wurde.

eine nachträgliche Vertragsänderung erfassen. Eine Pflicht des Frachtführers zur Auskehrung des bei Einziehung der Nachnahme Erlangten wird nicht gesondert geregelt, da sich diese bereits aus allgemeinem Geschäftsbesorgungsrecht (§§ 675, 667 BGB) ergibt.

Absatz 2 bestimmt in Anlehnung an die kommissionsrechtliche Vorschrift des § 392 Abs. 2 HGB, daß das auf Grund der Einziehung Erlangte im Verhältnis zu den Gläubigern des Frachtführers als auf den Absender übertragen gilt. Durch die vorgeschlagene Regelung soll dem Absender - entsprechend dem dem § 392 Abs. 2 HGB zugrundeliegenden Rechtsgedanken - frühzeitig die vollstreckungsrechtliche Stellung eines Rechtsinhabers, d. h. ein Recht auf Drittwiderspruchsklage bei Einzelzwangsvollstreckung gegen den Frachtführer bzw. ein Aussonderungsrecht im Konkurs des Frachtführers, eingeräumt werden. Eine Anlehnung an die kommissionsrechtliche Regelung erscheint naheliegend, da der die Nachnahme einziehende Frachtführer wie ein Kommissionär als Geschäftsbesorger im eigenen Namen auf fremde Rechnung tätig wird. Die vorgeschlagene Regelung geht jedoch sogar über eine Wiedergabe des § 392 Abs. 2 HGB hinaus und führt den in dieser Vorschrift enthaltenen Rechtsgedanken noch fort: Während § 392 Abs. 2 HGB nach dem Regelungswortlaut sich auf die Fiktion einer vorzeitigen Zuordnung der Forderungen des Kommissionärs an den Kommittenten beschränkt, bezieht sich Absatz 2 nicht auf Forderungen, sondern auf das durch Einziehung Erlangte, solange es noch identifizierbar im Vermögen des Frachtführers vorhanden ist. Denn Forderungen stehen dem Frachtführer gegen den Empfänger bezüglich der Nachnahme im allgemeinen nicht zu.

Absatz 3 statuiert eine verschuldensunabhängige Haftung des Frachtführers für die Nichterfüllung der Verpflichtung zum Nachnahmeinzug. Die Regelung entspricht in der Sache Artikel 21 CMR, § 31 Abs. 1 Buchstabe d KVO sowie Artikel 17 § 3 CIM. Eine Regelung, die weiter als das geltende Recht ins einzelne geht, etwa typische Nachnah-

gibt, dies jedoch höchstens bis zur Grenze des Nachnahmebetrages.

#### Zu § 423 (Lieferfrist)

Die Vorschrift enthält eine Legaldefinition der Lieferfrist, wobei die für die Fristbestimmung maßgeblichen Kriterien aus Artikel 19 CMR übernommen worden sind: Die Lieferfrist bemißt sich in erster Linie nach der vertraglichen Vereinbarung, wenn eine solche fehlt, nach derjenigen Zeitdauer, die einem sorgfältigen Frachtführer unter Berücksichtigung der Umstände vernünftigerweise zuzubilligen ist. Die Regelung ist aufgenommen worden, da ihr insbesondere im Hinblick auf die Verlustvermutung nach § 424 HGB-E und die Haftung für Lieferfristüberschreitung nach § 425 Abs. 1 HGB-E Bedeutung zukommt. Auf eine Definition der "Überschreitung" der Lieferfrist entsprechend Artikel 19 CMR ist allerdings verzichtet worden, da diese sich bereits aus der Umschreibung des Begriffs der Lieferfrist ohne weiteres ergibt.

#### Zu § 424 (Verlustvermutung)

Die Vorschrift eröffnet in Anlehnung an Artikel 20 CMR (vgl. auch Artikel 39 CIM, § 37 Abs. 4 KVO) die Möglichkeit, das Gut unter bestimmten Voraussetzungen als verloren zu betrachten, und trifft zugleich Bestimmungen für den Fall, daß das Gut wiederaufgefunden wird.

Absatz 1 bestimmt den Zeitpunkt, in dem die Verlustvermutung eingreift. Die Vorschrift weicht insoweit von der Regelung in Artikel 20 Abs. 1 CMR, die ausgehend vom Ablauf der Lieferfrist oder vom Übernahmezeitpunkt feste Fristen statuiert, ab. Sie sieht im Unterschied hierzu vor, daß nach Ablauf der Lieferfrist ein weiterer Zeitraum verstrichen sein muß, der der Lieferfrist ent-

droit") und englischen Formulierung ("person entitled to make a claim") der CMR-Bestimmung an. Auf diese Weise wird der im Schrifttum zur deutschen Übersetzung des Artikels 20 CMR geäußerten Kritik Rechnung getragen und klargestellt, daß es für die Aktivlegitimation hinsichtlich der sich infolge der Verlustvermutung ergebenden Ansprüche nicht darauf ankommen kann, wer die Weisungsbefugnis nach § 418 HGB-E innehat. Die Aktivlegitimation ist vielmehr bei vermutetem Verlust demjenigen zuzuweisen, der auch im Falle tatsächlichen Verlusts Ansprüche geltend machen könnte (vgl. § 421 Abs. 1 Satz 2 HGB-E). Das Institut der Verlustvermutung vereinfacht lediglich die Geltendmachung der Ersatzansprüche, ändert jedoch nicht die Rechtsinhaberschaft.

Die in den nachfolgenden Absätzen enthaltenen Bestimmungen sollen einen Interessenausgleich im Hinblick darauf herbeiführen, daß das Gut, nachdem der Anspruchsberechtigte eine Entschädigung wegen vermuteten Verlusts erhalten hat, wiederaufgefunden werden kann. In Anlehnung an die Wertungen in Artikel 20 Abs. 2 bis 4 CMR soll einerseits dem Anspruchsberechtigten die Möglichkeit eröffnet werden, zwischen Schadensersatz und Aushändigung des Gutes wählen zu können; andererseits soll auch das Interesse des Frachtführers daran, eine endgültige Abwicklung des Schadenfalls herbeizuführen, Berücksichtigung finden.

Die Absätze 2 bis 4 regeln demzufolge in enger Anlehnung an Artikel 20 Abs. 2 bis 4 CMR zum einen die Rechte des Anspruchsberechtigten, auch nachdem er eine Entschädigung wegen vermuteten Güterverlusts bereits empfangen hat, von der Wiederauffindung des Gutes benachrichtigt zu werden (Absatz 2) und das wiederaufgefundene Gut gegen Rückzahlung der Entschädigung und Befriedigung der Ansprüche des Frachtführers ausgeliefert zu erhalten (Absatz 3), zum anderen die Rechte des Frachtführers, bei Untätigbleiben des Anspruchsberechtigten über das Gut zu verfügen (Absatz 4).



meine Verjährungsvorschrift des § 439 HGB-E gesichert. Dies gilt insbesondere auch für diejenigen Fälle, in denen der Anspruchsberechtigte bei Geltendmachung seines Ablieferungsverlangens nach Wiederauffindung nicht dem in den Absätzen 1 bis 3 gesetzlich vorgezeichneten Weg folgt, sondern etwa einen Herausgabeanspruch geltend macht, ohne zuvor eine Entschädigung erhalten zu haben oder von dem Wiederauffinden benachrichtigt worden zu sein.

Das in Artikel 20 Abs. 2 Satz 2 CMR enthaltene Schriftformerfordernis wird nicht übernommen; es handelt sich ohnehin um eine bloße Sollvorschrift.

Absatz 3 sieht die Geltendmachung des Ablieferungsverlangens binnen Monatsfrist vor und orientiert sich insoweit an Artikel 20 Abs. 3 CMR. Die Vorschrift folgt weiter diesem Vorbild, indem sie das Ablieferungsverlangen an die Erstattung der Entschädigung knüpft. Hierbei ist die Formulierung "Erstattung der Entschädigung" bewußt in Abweichung zur CMR - dort heißt es "Rückzahlung der erhaltenen Entschädigung" - gewählt worden. Auf diese Weise soll verdeutlicht werden, daß eine Rückzahlung eines etwa erhaltenen Betrages nicht unbedingt erforderlich ist. Vielmehr soll auch derjenige das Gut erlangen können, der keine Entschädigung erhalten hat. Die klarstellenden Regelungen dahingehend, daß bei Erstattung der Entschädigung gegebenenfalls die darin enthaltenen Kosten abzuziehen sind, weiter daß eine Frachtzahlungspflicht sowie Ansprüche auf Schadensersatz unberührt bleiben, sind ebenfalls aus Artikel 20 Abs. 3 CMR übernommen worden.

Absatz 4 räumt dem Frachtführer das Recht ein, nach Wiederauffinden des Gutes und Untätigbleiben des Anspruchsberechtigten über das Gut "frei" zu verfügen. Hierbei ist der Zusatz "frei", der in der Parallelvorschrift des Artikel 20 Abs. 4 CMR (vgl. auch Artikel 39 § 4 CIM) fehlt, im Interesse größerer Anschaulichkeit eingefügt worden.

tung des Frachtführers bilden das Kernstück des Entwurfs. Das vorgeschlagene Haftungssystem folgt, wie der nachstehende Überblick zeigt, im wesentlichen der Haftungsregelung der CMR. So ergibt sich aus § 425 HGB-E entsprechend Artikel 17 Abs. 1 CMR der Grundsatz der Haftung des Frachtführers für Verlust oder Beschädigung des Gutes während der Obhutszeit sowie für Überschreitung der Lieferfrist. Die §§ 426 und 427 HGB-E enthalten in Anlehnung an Artikel 17 Abs. 2 bis 4 CMR eine Reihe von Haftungsausschlüssen. § 428 HGB-E behandelt entsprechend Artikel 3 CMR die Verhaltenszurechnung im Rahmen der Haftung. Die §§ 429 bis 433 HGB-E beinhalten Bestimmungen über den Haftungsumfang, so eine Begrenzung der Haftung insbesondere auf den Güterwert sowie auf bestimmte Haftungshöchstbeträge. Vergleichbare Vorschriften finden sich in der CMR in Artikel 23 bis 27. Die §§ 434 und 435 HGB-E bestimmen schließlich den Anwendungsbereich der vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen; die CMR enthält Entsprechungen in Artikel 28 und 29.

Kennzeichen des hier vorgeschlagenen Haftungssystems ist zunächst, daß im Grundsatz von einer Obhutshaftung ausgegangen wird, die den Nachweis eines schuldhaften Verhaltens des Frachtführers seitens des Absenders nicht erfordert. Weiter wird eine Haftungsbefreiung nur in eng umschriebenen Fällen vorgesehen, zugleich wird der Haftungsumfang insgesamt auf bestimmte Beträge begrenzt. Eine vergleichbare Haftungsregelung liegt nach geltendem Recht nicht nur der CMR, sondern auch dem innerstaatlichen Recht zum Straßengüterverkehr (§§ 29 bis 36 KVO) und dem Eisenbahnfrachtrecht (§§ 82 bis 88 EVO, Artikel 36 bis 50 CIM) zugrunde. Ein Haftungssystem, das im Gegensatz hierzu eine Verschuldenshaftung auf der Grundlage einer widerleglichen Verschuldensvermutung vorsieht, zugleich aber den Haftungsumfang allein nach dem Wertersatzprinzip bestimmt und keinerlei summenmäßige Haftungsbegrenzung enthält, ist im geltenden Recht nur im HGB-Landfrachtrecht (§§ 429, 430 HGB) sowie im Bin-

ten von Bedeutung ist, wird dort klargestellt, welche Schadensarten gemeint sind. Dies geschieht zunächst in § 429 HGB-E: Diese Bestimmung nimmt ausdrücklich auf "Schadensersatz" Bezug und knüpft so an den in der Haftungsgrundlage in § 425 HGB-E verwendeten Begriff des Schadens an. Auf diese Weise soll verdeutlicht werden, daß Schadensersatz im Sinne dieser Vorschriften stets nur in der Form von Wertersatz zu leisten ist. Ergänzend wird in § 432 Satz 2 HGB-E ausdrücklich für den Fall von Güterverlust und -beschädigung der Ersatz "weiteren" Schadens als desjenigen, der in den vorangegangenen Bestimmungen zugesprochen wird, ausgeschlossen.

Die Formulierung des Haftungsgrundsatzes in § 425 Abs. 1 HGB-E knüpft an das "Entstehen" des Schadens während des Obhutszeitraums an und orientiert sich auch insoweit sprachlich an § 429 Abs. 1 HGB. Der ebenfalls in Betracht gezogene Begriff des "Verursachens" erscheint nicht unbedingt präziser, der des "Eintretens" eher als zu eng. Die Formulierung "entsteht" bringt nach Auffassung der Kommission am ehesten zum Ausdruck, daß - in Übereinstimmung sowohl mit Artikel 17 Abs. 1 CMR als auch mit § 429 Abs. 1 HGB - die Schadensursache in solchen Vorgängen liegen muß, die in die Obhutszeit fallen. Durch Begrenzung des Obhutszeitraums auf die Zeitspanne von der "Übernahme" bis zur "Ablieferung" folgt die vorgeschlagene Regelung allgemeinen frachtrechtlichen Grundsätzen (vgl. Artikel 17 Abs. 1 CMR, § 429 Abs. 1 HGB). Eine Klarstellung dahingehend, daß die Übernahme "zur Beförderung" - etwa im Gegensatz zu einer Übernahme zur Lagerung - gemeint ist, findet sich bisher nur im Eisenbahnfrachtrecht (§ 82 Abs. 1 EVO, Artikel 36 § 1 CIM); dieser Zusatz ist in die vorgeschlagene Regelung im Interesse größerer Regelungsklarheit aufgenommen worden.

Wegen der Haftung für Verspätungsschäden folgt der Entwurf Artikel 17 Abs. 1 a. E. CMR. Ein weitergehender Regelungsbedarf, etwa für typische Fallgestaltungen der

der CMR entwickelten Grundsätze klarge stellt werden, daß es hier nicht auf die Verfügungsbefugnis nach § 418 HGB-E ankommt. Vielmehr soll sich der Frachtführer - unabhängig von der Zuordnung des Verfügungsrechts - auf ein Verhalten sowohl des Absenders als auch des Empfängers berufen können. Dies rechtfertigt sich entsprechend dem Rechtsgedanken des § 254 BGB, der auf ein "Verschulden des Beschädigten" abstellt, daraus, daß beide - Absender und Empfänger - Gläubiger des Ersatzanspruchs sind (vgl. § 421 Abs. 1 Satz 2 HGB-E). Eine Formulierung entsprechend § 424 HGB-E ("Anspruchsberechtigter") konnte hier nicht gewählt werden, da ein Mitverursachungsbeitrag auch durch Weisung (vgl. Artikel 17 Abs. 2, 2. Fall CMR) geleistet werden kann, es insoweit also auf eine Anspruchsberechtigung nicht ankommt.

Der mitwirkende Schadensbeitrag ist hier übergreifend als "Verhalten" bezeichnet worden. Dies geht auf den ersten Blick über die Formulierung der CMR, die einerseits an Verschulden, andererseits an Weisungserteilung anknüpft, aber auch über die in Auslegung des § 254 BGB entwickelten Grundsätze, die eine bloße Mitverursachung von seiten des Geschädigten nur dann ausreichen lassen, wenn dieser selbst verschuldensunabhängig haften würde, hinaus. Die Anknüpfung an ein "Verhalten" erschien jedoch unter Vereinfachungsgesichtspunkten als vorzugswürdig. Wertungswidersprüche wegen der geschilderten Unterschiede zum geltenden Recht sind nicht zu befürchten, da Absatz 2 in der Rechtsfolge eine Schadensteilung nach Abwägung anordnet. Hierbei ist neben dem Maß der Verursachung auch die Schwere des Verschuldens zu berücksichtigen, so daß ein nicht schuldhaftes mitwirkendes Verhalten jedenfalls in der Regel nicht zu einem Anspruchswegfall führen wird.

Indem Absatz 2 schließlich die Mitverursachung des Schadens durch besondere Mängel des Gutes einbezieht, greift er die in Artikel 17 Abs. 2, 3. Fall CMR enthaltene Regelung auf.

abzuweichen. Außerdem kann zur Auslegung dieser Formulierung bereits auf umfängliche Rechtsprechung, die im Zusammenhang mit der CMR ergangen ist, zurückgegriffen werden. Wie bereits nach den zur CMR entwickelten Grundsätzen soll demnach die frachtvertragliche Haftung für Güterschäden und Lieferverzögerungen entfallen, wenn auch ein besonders gewissenhafter Frachtführer bei Anwendung der äußersten ihm zumutbaren Sorgfalt den Schaden nicht hätte vermeiden können.

Der umschriebene Haftungsausschlußgrund ist in Übereinstimmung mit der CMR als sog. "einfacher" Haftungsausschluß ausgestaltet, d. h., daß hier keine Beweiserleichterungen zugunsten des Frachtführers eingreifen, wie diese etwa für die "besonderen" Haftungsausschlußgründe der nachfolgenden Bestimmung des § 427 HGB-E vorgesehen sind (vgl. § 427 Abs. 2 HGB-E). Auf eine dem Artikel 18 Abs. 1 CMR entsprechende Regelung, die dem Frachtführer ausdrücklich die Beweislast für das Vorliegen der "einfachen" Haftungsbefreiungstatbestände auferlegt, ist verzichtet worden. Diese Beweislastverteilung erschließt sich nämlich nach deutschem Recht bereits aus dem allgemeinen beweisrechtlichen Grundsatz, daß jede Partei die tatbestandlichen Voraussetzungen der Norm, auf die sie sich beruft, darzulegen und zu beweisen hat.

Als Befreiungsgrund nennt die vorgeschlagene Regelung abweichend von der Parallelvorschrift in Artikel 17 Abs. 2 CMR, die insgesamt vier Ausschlußtatbestände aufzählt, allein die Unabwendbarkeit des Schadens, die in der CMR an letzter Stelle aufgeführt ist. Eine sachliche Änderung ergibt sich hieraus jedoch nicht: Die in der CMR einzeln aufgezählten Fälle (Verschulden des Verfügungsberechtigten, Weisungserteilung, Gütermängel) haben ohnehin in die allgemeine Schadensteilungsregel des § 425 Abs. 2 HGB-E Eingang gefunden. Die Haftungsbefreiungs- und -einschränkungstatbestände sind mithin lediglich neu geordnet; die stark differenzierende CMR-Regelung ist auf diese Weise vereinfacht worden.

Vorliegen eines Fahrzeugmangels lediglich einen möglichen Schadensbeitrag des Frachtführers dar, der, "so weit" er schadensursächlich war, die haftungsbefreiende Wirkung des Ausschlußgrundes verhindert.

Ein zusätzlicher Hinweis auf ein Verschulden des Fahrzeugvermieters oder seiner Bediensteten, den Artikel 17 Abs. 3 CMR enthält, ist in diesem Zusammenhang nicht übernommen worden. Es erscheint nicht erforderlich, einzelne Ursachen für Fahrzeugmängel herauszugreifen und diese im Gesetz zu nennen. Außerdem sind Haftungsfragen im Zusammenhang mit der Einschaltung selbständiger Transportunternehmer nunmehr - über das geltende Recht hinausgehend - durch die Vorschrift des § 437 HGB-E umfassend geregelt.

Die vorgeschlagene Regelung unterscheidet sich weiter von Artikel 17 Abs. 3 CMR, indem sie die Garantiehafteung für Fahrzeugmängel ausdrücklich für den Fall einschränkt, daß der Absender dem Frachtführer das Fahrzeug gestellt hat. Eine dahingehende teleologische Reduktion ist bereits bei der entsprechenden CMR-Vorschrift vorgenommen worden. Die vorgeschlagene Regelung folgt somit gegenwärtiger Praxis. Regelungsgrund ist hierbei, daß die Verantwortlichkeit für die Fahrzeugmängel in den umschriebenen Fällen nicht beim Frachtführer, sondern beim Absender liegt.

Auch nach dem Entwurf steht dem Frachtführer schließlich - wie unter Artikel 17 Abs. 3 CMR - der Beweis offen, daß der Schaden nicht auf den Fahrzeugmangel, sondern auf andere Umstände zurückzuführen ist.

#### Zu § 427 (Besondere Haftungsausschlußgründe)

Die Vorschrift enthält eine Reihe weiterer Haftungsausschlußgründe und sieht zugleich für diese Fälle eine Beweiserleichterung für den Frachtführer vor. Hierbei sind

Decksverladung vor. Im geltenden Recht finden sich vergleichbare Vorschriften über die offene Beförderung in Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe a CMR, Artikel 36 § 3 Buchstabe a CIM, § 83 Abs. 1 Buchstabe a EVO, § 59 Abs. 1, 2. Alternative BinSchG; eine Parallelvorschrift über die Decksverladung enthält § 59 Abs. 1 Nr. 1, 1. Alternative BinSchG. Die Haftungsbefreiung wegen Decksverladung wird angesichts der doch erheblichen Bedeutung dieses Haftungstatbestandes in der Binnenschifffahrt beibehalten und soll den besonderen Bedürfnissen dieses Transportsektors Rechnung tragen.

Hinsichtlich der zusätzlichen Voraussetzungen, unter denen die besonderen Transportmodalitäten ausgeführt sein müssen, weicht die vorgeschlagene Regelung jedoch vom geltenden Recht ab. Das Erfordernis eines Frachtbriefvermerks, das das geltende Recht in CMR, EVO und CIM enthält, wird aufgegeben. Dies geschieht im Hinblick darauf, daß die Ausstellung eines Frachtbriefes nach dem Entwurf (vgl. § 408 HGB-E) im Gegensatz zu CMR und geltendem Eisenbahnrecht nicht mehr den Regelfall darstellt. In Übereinstimmung mit § 59 Abs. 1 Nr. 1, 1. Alternative BinSchG soll der Haftungsausschlußgrund zunächst dann eingreifen, wenn die Decksverladung oder der offene Transport auf einer Vereinbarung zwischen Frachtführer und Absender beruht. Die Vereinbarung kann sowohl mündlich als auch schriftlich getroffen werden. Es bleibt mithin dem Frachtführer, dem immerhin der Befreiungstatbestand zugute kommt und dem daher schon im eigenen Interesse an einer schriftlichen Fixierung der Abrede gelegen sein wird, überlassen zu entscheiden, ob er darauf hinwirken wird, daß die getroffene Abrede schriftlich festgehalten wird und etwa - in Fortführung der Praxis unter CMR, EVO und CIM - in den Frachtbrief aufgenommen wird (vgl. § 408 Abs. 1 Nr. 12 HGB-E).

Ohne Bedeutung ist weiter, ob die Vereinbarung ausdrücklich oder stillschweigend getroffen wird. Dem Vorschlag der Sachverständigenkommission zur Reform des Transport-

Abweichend von der CMR wird bei Umschreibung des Haftungsbefreiungstatbestandes an dieser Stelle dieselbe Formulierung verwendet, die bereits zur Kennzeichnung der sachlich korrespondierenden Absenderhaftung nach § 414 Abs. 1 Nr. 1 HGB-E gewählt worden ist. Maßgeblich ist hiernach eine "ungenügende Verpackung durch den Absender". Durch die deckungsgleiche Formulierung dieser beiden Vorschriften soll zunächst zum Ausdruck gebracht werden, daß Absenderhaftung einerseits und Haftungsbefreiung des Frachtführers andererseits Ausprägung derselben Risikozuweisung bei Verpackungsfehlern sind und sich daher spiegelbildlich entsprechen. Außerdem beanspruchen die Erwägungen, die für die Formulierung des § 414 Abs. 1 Nr. 1 HGB-E maßgeblich waren, auch an dieser Stelle Gültigkeit: So dient die Formulierung "ungenügend" zum einen der Regelungsvereinfachung, indem sie die Fälle des "Fehlens" und der "Mängel" der Verpackung, die in Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe b CMR jeweils gesondert erwähnt sind, zusammenfaßt. Die Verwendung dieser Formulierung im Rahmen der Haftungsbefreiungstatbestände hat außerdem eine besondere Berechtigung, da die deutsche Übersetzung der CMR bereits den Begriff "ungenügend" in Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe e für Kennzeichnungsfehler verwendet. Weiter erlaubt es die vorgeschlagene Formulierung, bei Umschreibung des Befreiungstatbestandes jedenfalls nicht vorrangig auf die Verteilung der Verpackungspflichten abzustellen. In erster Linie soll es vielmehr - in Übereinstimmung mit der zur Absenderhaftung nach § 414 Abs. 1 Nr. 1 HGB-E getroffenen Entscheidung - auf die tatsächliche Durchführung der Verpackung "durch den Absender" ankommen. Auf die Pflichtenverteilung ist - wie bei § 414 Abs. 1 Nr. 1 HGB-E - hilfsweise nur bei gänzlich fehlender Verpackung abzustellen.

Diese Konzeption entspricht der ratio legis der besonderen Haftungsausschlüsse, den Frachtführer von der Verantwortlichkeit für schadensträchtige Situationen, deren Ursache er nicht selbst gesetzt hat, zu entbinden. Denn



schlüsse in der Praxis ergeben könnten, soll die Bezugnahme auf Dritte an dieser Stelle fortbleiben. Die Zurechnung der Mitwirkung eines Dritten für den Absender oder Empfänger bei Verpackung, Verladung, Entladung oder Kennzeichnung des Gutes ergibt sich mithin auch hier aus den allgemeinen Grundsätzen.

Absatz 1 Nr. 4 sieht in weitgehender Übereinstimmung mit Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe d CMR eine Haftungsbefreiung wegen besonderer Schadensanfälligkeit des Gutes auf Grund seiner natürlichen Beschaffenheit vor. Bei Aufzählung der einzelnen Schadensarten erschien ein Hinweis auf die Einwirkung von Ungeziefer oder Nagetieren als überflüssig. Die Aufzählung hat, wie sich aus der einleitenden Formulierung "insbesondere" ergibt, nur exemplarischen Charakter und kann daher je nach Bedarf ergänzt werden.

Der in Absatz 1 Nr. 5 enthaltene Haftungsausschlußtatbestand entspricht in der Sache Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe e CMR. Der hier verwendete Begriff "Kennzeichnung" ist bereits in § 411 HGB-E eingeführt worden und faßt die bisher in der CMR genannten Fälle der Bezeichnung und Numerierung zusammen. Die Formulierung "ungenügend" zur Umschreibung der Fälle fehlender oder mangelhafter Kennzeichnung konnte an dieser Stelle unmittelbar aus der CMR übernommen werden. Als Gegenstand der Kennzeichnung sind hier die "Frachtstücke" - insoweit in Abweichung von § 411 HGB-E ("Gut") - genannt. Damit soll klargestellt werden, daß sich die Kennzeichnung durchaus auf die einzelnen Gütereinheiten beziehen kann. Der Hinweis darauf, daß die Kennzeichnung "durch den Absender" erfolgt sein muß, erklärt sich daraus, daß nur in diesem Fall der Frachtführer keinerlei Einfluß auf die entstehenden Gefahren hat.

Der für die Beförderung lebender Tiere in Absatz 1 Nr. 6 vorgesehene Haftungsbefreiungstatbestand entspricht Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe f CMR.

Die nachfolgenden Absätze enthalten entsprechend Artikel 18 Abs. 4 und 5 CMR eine Einschränkung einzelner Haftungsbefreiungstatbestände: Absatz 3 bestimmt, daß der Frachtführer, der nach dem Frachtvertrag besondere Schutzpflichten gegenüber dem Gut übernommen hat, sich auf die Haftungsbefreiung wegen natürlicher Güterbeschaffenheit nach Absatz 1 Nr. 4 nur dann berufen kann, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen beachtet hat. Absatz 4 enthält eine vergleichbare Bestimmung für die Beförderung lebender Tiere.

Eine Übernahme dieser Bestimmungen erscheint sachgerecht, da diese einer zu weitgehenden Entlastung des Frachtführers entgegenwirken: Hier wird nämlich die Reichweite der Beweiserleichterungen jeweils insoweit eingeschränkt, als der Frachtführer seinerseits hätte schadensvermeidende Maßnahmen ergreifen können und müssen. In beiden Vorschriften ist in Abweichung von den Parallelbestimmungen in der CMR der Hinweis auf "üblicherweise" zu treffende Maßnahmen entfallen. Die erforderlichen Maßnahmen sollen nicht nach der Üblichkeit, d. h. anhand abstrakter Kriterien, sondern vielmehr konkret nach den Umständen des Einzelfalls bestimmt werden.

#### Zu § 428 (Haftung für andere)

Gegenstand der Vorschrift ist die haftungsrechtliche Zurechnung des Verhaltens Dritter. Die Bestimmung ist in Anlehnung an Artikel 3 CMR (vgl. auch § 431 HGB, § 6 KVO, Artikel 50 CIM, § 607 Abs. 1 HGB, auch § 278 BGB) gestaltet worden.

Die Vorschrift unterscheidet zwischen zwei Gruppen von Hilfspersonen - den Betriebszugehörigen und den anderen Gehilfen - und folgt insoweit dem geltenden Recht in Artikel 3 CMR und § 431 HGB. Diese Differenzierung ist Ausdruck der hinsichtlich dieser Personengruppen typi-

§ 278 BGB, etwa für die Zurechnung von nicht spezialgesetzlich geregelten Nebenpflichtverletzungen, nach wie vor Anwendung.

#### Zu § 429 (Wertersatz)

Die Vorschrift steht am Anfang des den Umfang der Frachtführerhaftung betreffenden Regelungskomplexes. In Anlehnung an Artikel 23 Abs. 1 und 2, Artikel 24 CMR wird hier die Haftung des Frachtführers auf den Wert des Gutes begrenzt. Ein Festhalten an einer Begrenzung der Haftung auf den Güterwert, wie diese im heute geltenden Landtransportrecht durchweg verankert ist (vgl. § 430 HGB, § 35 KVO, § 65 EVO, Artikel 40, 42 CIM), erscheint nicht nur unter Vereinheitlichungsgesichtspunkten sachgerecht, sondern auch im Hinblick darauf, daß das Wertersatzprinzip eine interessegerechte Verteilung der Haftungsrisiken nach Verantwortungssphären ermöglicht: Durch Anknüpfung an den Güterwert, der in der Regel für den Frachtführer bei Übernahme des Gutes oder auf Grund der Güterbeschreibung jedenfalls abschätzbar ist, werden die Haftungsrisiken für diesen kalkulierbar. Zugleich wird die Haftung in der Weise gekappt, daß Güterfolgeschäden nicht zu ersetzen sind; auf diese Weise wird eine als unbillig erachtete Überwälzung der Betriebsrisiken des Empfängers auf den Frachtführer vermieden.

Hinsichtlich der Wertberechnung folgt der Entwurf dem Modell der CMR (Artikel 23 Abs. 1, Artikel 25 Abs. 1), das an den Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung anknüpft. Dieses Berechnungsmodell erscheint gegenüber den Alternativkonzepten, die das geltende Recht bereithält - etwa in § 430 HGB die Berechnung nach dem Ablieferungswert, in § 35 KVO die Anknüpfung an den Fakturenwert zuzüglich Spesen und Kosten sowie maximal 10 % entgangenen Gewinns -, vorzugswürdig. Die Unterschiede zwischen den verschiedenen Berechnungsarten im Binnentransport sind ohnehin nur unwesentlich:

Zu § 430 (Schadensfeststellungskosten)

Diese Vorschrift, die den Frachtführer verpflichtet, über den nach der vorangegangenen Bestimmung zu leistenden Wertsatz hinaus die Schadensfeststellungskosten zu tragen, hat in der CMR kein Vorbild. Die in Artikel 23 Abs. 4 CMR normierte Kostenerstattungspflicht erfaßt vielmehr nach heute in Deutschland überwiegender Auffassung nur diejenigen Aufwendungen, die typischerweise aus Anlaß der Beförderung - also auch bei schadensfreiem Transport - entstehen, jedoch nicht die etwa bei der konkreten Beförderung angefallenen schadensbedingten Kosten. Eine Kostentragungspflicht des Frachtführers im Zusammenhang mit der Schadensfeststellung findet sich im geltenden Recht jedoch in § 32 Satz 2 KVO. Diese Regelung ist übernommen worden, da es sich bei den Kosten der Schadensfeststellung um Aufwendungen handelt, die der infolge des Substanzschadens am Gut erlittenen Vermögensseinbuße nahestehen: Da durch die Schadensfeststellung doch der Schadensumfang ermittelt werden soll und sich hiernach auch der infolge des Substanzschadens zu leistende Ersatz bestimmt, sind die bei Schadensfeststellung angefallenen Kosten untrennbar mit dem Schadensfall verknüpft. Sie sind daher auch wertungsmäßig dem wegen des Güterschadens zu leistenden Ersatz gleichzustellen.

Eine dem § 32 Satz 1 KVO entsprechende Regelung über Kosten der Schadensabwendung und -minderung ist demgegenüber nicht aufgenommen worden. Eine Regelung erübrigt sich, weil die Schadensabwendungs- und -minderungskosten bereits bei Ermittlung des wegen des Substanzschadens nach § 429 HGB-E zu leistenden Ersatzbetrages als solchem zu berücksichtigen sind.

Die Regelung über die Schadensfeststellungskosten ist vor der Bestimmung über den Haftungshöchstbetrag (§ 431 HGB-E) eingefügt worden. Hieraus ergibt sich, daß die Schadensfeststellungskosten zwar neben dem zu leistenden

genständige Bedeutung zu, da hierdurch jedenfalls ein gesetzliches Leitbild geschaffen wird.

Nach der vorgeschlagenen Regelung beläuft sich die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlusts oder Beschädigung des Gutes - in Übereinstimmung mit Artikel 23 Abs. 3 CMR in der Fassung des Protokolls zur CMR vom 5. Juli 1978 (BGBl. 1980 II S. 721, 733) sowie Artikel 25 Abs. 2 CMR - auf maximal 8,33 "Rechnungseinheiten" je Kilogramm Rohgewicht. Nach Absatz 1 ist bei Verlust oder Beschädigung der Gesamtsendung zur Berechnung des Ersatzbetrages das Rohgewicht, d. h. das Bruttogewicht der gesamten Sendung heranzuziehen. Sind nur einzelne Frachtstücke beschädigt oder verlorengegangen, ist nach Absatz 2 eine Berechnung in Anlehnung an Artikel 25 Abs. 2 CMR vorzunehmen. So ist bei Entwertung der ganzen Sendung entsprechend Artikel 25 Abs. 2 Buchstabe a CMR die Haftungsobergrenze nach dem Rohgewicht der Gesamtsendung zu bemessen (Absatz 2 Nr. 1); bei Entwertung nur eines Teils der Sendung ist entsprechend Artikel 25 Abs. 2 Buchstabe b CMR nur das Gesamtrohgewicht des entwerteten Teils zugründe zu legen (Absatz 2 Nr. 2).

Im Gegensatz zur CMR, wonach eine gesonderte Regelung für Beschädigung (Artikel 25 Abs. 1 CMR) getroffen wird, die auf diejenige für Verlust verweist (Artikel 23 Abs. 3 CMR), führt der Entwurf somit die Haftungsregelungen für Verlust und Beschädigung vereinfachend zusammen. Die einleitende Formulierung in Absatz 1, die in Anlehnung an Artikel 23 Abs. 3 CMR den Begriff "Entschädigung" - anstelle des etwa in § 429 Abs. 1 HGB-E enthaltenen Ausdrucks "Schadensersatz" - verwendet, soll weiter klarstellen, daß hier nicht eine neue Haftungsgrundlage geschaffen, sondern lediglich eine Inhaltsbestimmung bezüglich der nach den vorangegangenen Vorschriften begründeten Ansprüche getroffen wird.

Differenziert wird nach dem Entwurf danach, ob durch das Schadensereignis die gesamte Sendung (Absatz 1) oder nur

kel 40 CIM), diese jedoch im allgemeinen HGB-Landfrachtrecht sowie im Binnenschiffahrtsfrachtrecht fehlen. Eine Statuierung gesetzlicher Haftungshöchstsummen erscheint jedoch unter Berücksichtigung besonderer Merkmale des Transportgeschäfts sachgerecht. Für ein gesetzliches Höchstsummensystem sprechen entscheidend der durch die Begrenzung des Haftungsumfangs auf ein zumutbares Maß gewährte Schutz vor ruinöser Haftung sowie die Gewährleistung von Versicherbarkeit und Kalkulierbarkeit der Transportrisiken. Insbesondere soll die Normierung gesetzlicher Höchstsummen zu einer größeren Verlässlichkeit und Rechtssicherheit im Haftungsbereich beitragen. Eine Begrenzung auf den Güterwert ist in diesem Zusammenhang nicht ausreichend, da der Güterwert nicht in gleicher Weise wie eine gesetzlich festgelegte Summe eine verlässliche Kalkulationsgrundlage bietet. Angesichts der tatbestandlich weiten, da verschuldensunabhängigen Haftung erscheint es geboten, dem Frachtführer jedenfalls hinsichtlich des Haftungsumfangs eine Haftungsmilderung zugute kommen zu lassen. Eine Verschärfung des Haftungstatbestandes sollte zugleich eine Entlastung hinsichtlich des Haftungsumfangs mit sich bringen.

Schließlich ist die innereuropäische Rechtsentwicklung zu berücksichtigen: Angesichts der weitgehenden Akzeptanz der CMR für den internationalen Verkehr und auch der innerstaatlichen Orientierung an dem dort vorgesehenen Entschädigungsmodell erscheint es angezeigt, sich im Interesse größtmöglicher Rechtsvereinheitlichung - auch im Hinblick auf die auf Grund der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 (ABl. EG Nr. L 279 S. 1 ff.) am 1. Juli 1998 in Europa zu erwartende Kabotagefreiheit - im Rahmen des vorzulegenden Regelungsvorschlags weitgehend an dieses Entschädigungssystem anzulehnen.

In Fortführung dieser Überlegungen orientiert sich daher der Entwurf auch wegen der Höhe der Haftungssumme, der Einzelheiten der Berechnung (nicht in Deutscher Mark,

Auch Überlegungen, die Haftungsgrenze in Anlehnung an den Höchstbetrag des internationalen Eisenbahnrechts von 17 Sonderziehungsrechten (vgl. Artikel 40 § 2 CIM) oder an den in der KVO enthaltenen Satz von 80,-- DM festzusetzen oder eine Sonderregelung für Großrisiken, etwa für Großsendungen oder besonders hochwertige Sendungen, vorzusehen, sollen nicht aufgegriffen werden. Schließlich wird auch eine Erwägung, die Haftungsgrenze am durchschnittlichen Güterwert zu orientieren, angesichts der als erheblich erkannten Schwierigkeiten, Durchschnittswerte für beförderte Güter zu bestimmen, verworfen.

Eingehend ist geprüft worden, ob und wie eine Anpassung der gesetzlich vorgeschriebenen Höchstsummen an die Geldentwertung vorgenommen werden kann. In diesem Zusammenhang ging eine erwogene Variante dahin, zu diesem Zweck eine Verordnungsermächtigung in den Entwurf aufzunehmen, die eine Anpassung der Summen an die Geldwertentwicklung gestattet. Hierbei ist erwogen worden, eine fortlaufende Änderung der Beträge unter Berücksichtigung entweder der Entwicklung des Geldwertes oder der Erzeugerpreise für gewerbliche Produkte zuzulassen oder eine Änderung jeweils nach Ablauf einer festzulegenden Zeitspanne vorzusehen. Hiergegen bestehen jedoch Bedenken. Zum einen erschien zweifelhaft, ob eine derartige Ermächtigung in der Weise gestaltet werden kann, daß diese sowohl den Erfordernissen des Artikels 80 des Grundgesetzes genügt als auch für die jeweils zu treffende Anpassungsentscheidung noch eine hinreichend flexible Grundlage bietet. Auch würde eine Änderung der Höchstbeträge durch Verordnung im Ergebnis zu deren Abkopplung von der CMR führen. Auf diese Weise würde die gesetzgeberische Entscheidung für eine CMR-Angleichung unterlaufen. Eine Anpassung der Haftungsbeträge bleibt daher, wenn sie überhaupt unbedingt nötig ist, einem erneuten Tätigwerden des Gesetzgebers überlassen.

feststellungskosten als schadens- und nicht beförderungsbedingte Kosten erfaßt, abzugrenzen. Als mögliche Anspruchsinhalte sind beispielhaft - wie in der CMR - Fracht und öffentliche Abgaben genannt. Eine Haftungsbeschränkung ist, wie sich aus dem Standort und aus der Formulierung ("über den nach § 431 zu leistenden Ersatz hinaus") ergibt, für Ansprüche nach § 432 HGB-E - anders als nach § 430 HGB-E - ausgeschlossen.

Diese Regelung ist insbesondere im Hinblick darauf aufgenommen worden, daß der Entwurf - wie die CMR - von einer Ersatzberechnung nach dem Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme ausgeht (vgl. § 429 HGB-E). Da in diesem Fall etwaige Entwicklungen während der Beförderung, also nach der Übernahme, in die Berechnung des zu leistenden Ersatzes keinen Eingang finden, bietet nur die Aufstockung des Ersatzanspruchs jedenfalls um beförderungsbedingt angefallene Kosten, die in der Ersatzsumme nicht enthalten sind, die Gewähr für einen angemessenen Schadensausgleich.

Durch Satz 2 der Bestimmung soll schließlich - in Anknüpfung an die Formulierungen in § 425 HGB-E ("Schaden") und § 429 HGB-E ("Schadensersatz") - klargestellt werden, daß die Ersatzpflicht des Frachtführers in den Vorschriften der §§ 425 bis 432 HGB-E abschließend geregelt ist, so daß ein Ersatz von sog. Güterfolgeschäden hier nicht erfolgt. Entsprechende Klarstellungen in der CMR finden sich in Artikel 23 Abs. 4 und 6.

#### Zu § 433 (Haftungshöchstbetrag bei sonstigen Vermögensschäden)

Die Vorschrift läßt dem Frachtführer, in bestimmten Fällen der positiven Forderungsverletzung eine Haftungsbeschränkung zuteil werden. Sie ist Ergebnis der Prüfung, ob und wie die Verletzung frachtvertraglicher Nebenpflichten spezialgesetzlich zu regeln ist.



Nebenschuldverletzungen unübersehbare Wechselwirkungen mit dem allgemeinen Zivilrecht auslösen könnte.

Andererseits könnte in Anlehnung an § 54 ADSp generell eine Haftung für Folge- und Vermögensschäden statuiert und diese einer globalen, güterwertunabhängigen, dann jedoch relativ hoch anzusetzenden Haftungsgrenze unterstellt werden. Diese Lösung wurde jedoch verworfen, da allein die Schadensart kein sachgerechtes Differenzierungskriterium darstellt. Im übrigen könnte eine globale Haftungsgrenze allenfalls willkürlich gegriffen werden.

Die nunmehr vorgelegte Regelung stellt sich als Kompromißlösung dar. Sie soll einerseits dem Regelungsbedarf hinsichtlich beförderungstypischer Nebenschuldverletzungen nachkommen, den Haftungsumfang sowie eventuelle Präventionsmaßnahmen kalkulierbar halten sowie einen für den jeweiligen Vertragstyp angemessenen Interessenausgleich herbeiführen. Andererseits sollen aber weitgehend Verwerfungen im allgemeinen Zivilrecht verhindert werden.

Auf Grund dieser Überlegungen wird von der Normierung eines Haftungstatbestandes abgesehen. Dieser soll vielmehr auch unter Geltung des Entwurfs aus allgemeinem Recht, insbesondere aus dem Rechtsinstitut der positiven Forderungsverletzung, hergeleitet werden. Die vorgeschlagene Regelung beschränkt sich demgegenüber darauf, eine summenmäßige Haftungsgrenze für Vermögensschäden aufzustellen.

Die Regelung bezieht, wie sich aus der Formulierung "eng und unmittelbar mit der Ausführung der Beförderung zusammenhängend" ergibt, nur diejenigen Fälle in die Haftungsbegrenzung ein, in denen sich infolge vertragstypischen, d. h. beförderungstypischen oder zumindest beförderungsnahen Fehlverhaltens vertrags-, also transport-spezifische Risiken realisieren. Branchenfremde Tätigkeiten, die im Rahmen des heute umfassenden Dienst-

Die Vorschrift bestimmt weiter ausdrücklich, daß nur Schäden, die nicht durch Verlust oder Beschädigung des Gutes oder durch Lieferfristüberschreitung entstehen, der Begrenzungsregelung unterfallen. Auf diese Weise wird klargestellt, daß nur solche Schäden erfaßt sind, die unabhängig von einem Substanzschaden an den Gütern oder einer Lieferverzögerung eingetreten sind, die also keine Folgeschäden von Güter- bzw. von Verspätungsschäden darstellen. Zwar ergibt sich dies eigentlich schon aus dem Regelungszusammenhang mit den vorhergehenden Bestimmungen der §§ 425 bis 432 HGB-E (vgl. insbesondere § 432 Satz 2 HGB-E); die ausdrückliche Klarstellung an dieser Stelle soll jegliches Mißverständnis vermeiden.

Weiter greift die Haftungsbegrenzung nach dem ausdrücklichen Regelungswortlaut nur dann ein, wenn es sich um andere Schäden als Sach- oder Personenschäden handelt. Erfaßt sind also lediglich sog. primäre Vermögensschäden, d. h. reine Vermögensnachteile, die nicht mit einer Beeinträchtigung anderer, etwa absolut geschützter Rechtsgüter beim Geschädigten verbunden sind. Durch diese Einschränkung des Anwendungsbereichs der Vorschrift soll insbesondere klargestellt werden, daß die Verletzung absoluter, deliktsrechtlich geschützter Rechtsgüter lediglich aus Anlaß der Vertragserfüllung, soweit diese nicht in einem Verlust des beförderten Gutes, seiner Beschädigung oder einer Lieferfristüberschreitung liegt, nicht einer Haftungsgrenze unterfällt. Denn hierbei handelt es sich nicht um beförderungstypische Haftungssituationen, sondern um die Verwirklichung allgemeiner Lebensrisiken, so daß ein Anlaß für eine Haftungsbegrenzung abweichend von den allgemeinen Grundsätzen nicht besteht. Ausgenommen von der Haftungsgrenze sind mithin Schäden, die an nicht zum Transport bestimmten Sachen oder an einer Person - etwa dem Absender oder Empfänger - eintreten.

Der Haftungshöchstbetrag für die in dieser Weise umschriebenen Schadensfälle wird auf das Dreifache des Be-

durch außervertragliche Ansprüche, jedenfalls soweit diese typischerweise mit dem Transportgeschehen verbunden sind, geschützt werden muß.

Absatz 1 betrifft außervertragliche Ansprüche des Absenders oder des Empfängers, also insbesondere deren mit Vertragsansprüchen konkurrierende Deliktsansprüche. Die Reichweite der Vorschrift ist jedoch - entsprechend der CMR - auf Ansprüche wegen Verlusts oder Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist beschränkt. Es erschien nämlich nur in diesen Fällen sachgerecht, die - sonst allgemeinen Regelungen unterliegenden - außervertraglichen Ansprüche dem für Vertragsansprüche geltenden Haftungssystem zu unterwerfen, da sich nur in dieser Hinsicht beförderungsspezifische Risiken, auf die die vertraglichen Haftungsbestimmungen zugeschnitten sind, verwirklichen. Diese Wertung entspricht auch den für das allgemeine Schuldrecht von der im Jahre 1984 vom Bundesministerium der Justiz eingesetzten Kommission zur Überarbeitung des Schuldrechts gewonnenen, jedoch noch nicht gesetzlich umgesetzten Erkenntnissen: Danach ist dem vertraglichen System Vorrang vor etwaigen Regelungen über außervertragliche Ansprüche einzuräumen, was sich künftig hinsichtlich der Reichweite der Verjährungsregelungen auswirken soll (vgl. § 200 BGB-Kommissionsentwurf).

Sprachlich entfernt sich die in § 434 Abs. 1 HGB-E vorgeschlagene Regelung vom Vorbild des Artikels 28 Abs. 1 CMR. Für die Übernahme der dort gewählten Formulierung, die der unterschiedlichen Rechtslage in potentiellen Mitgliedstaaten des Übereinkommens Rechnung tragen soll, bestand hier kein Anlaß, zumal diese ohnehin als zu schwerfällig erschien. Der Regelungsvorschlag nimmt vielmehr auf die "in diesem Unterabschnitt und im Frachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen" Bezug und ordnet deren Geltung auch für außervertragliche Ansprüche an.

Absatz 2 betrifft die Anwendung des für Vertragsansprüche geltenden Haftungssystems auf außervertragliche Ersatzansprüche vertragsfremder Dritter, d. h. derjenigen Personen, die nicht am Frachtvertrag beteiligt und nicht zur Geltendmachung vertraglicher Ersatzansprüche aktiv legitimiert sind (vgl. § 421 Abs. 1 HGB-E). Hierzu zählt insbesondere der Eigentümer eines Gutes, der selbst weder Absender noch Empfänger ist. Unter der CMR ist die Frage, inwieweit außervertragliche Ansprüche auch solcher Personen von der Parallelvorschrift des Artikels 28 berührt sind, angesichts des dort nicht eindeutigen Wortlauts, der allein auf "Ansprüche" Bezug nimmt, unstritten. Diese Problematik soll nunmehr dahingehend entschieden werden, daß jedenfalls in den Fällen, in denen die Beförderung dem Dritten in bestimmter - noch näher zu umschreibender - Weise zuzurechnen ist, sich dieser auch gegenüber seinen außervertraglichen Ansprüchen gegen den Frachtführer die nach Absatz 1 vorgesehenen Einwendungen entgegenhalten lassen muß. Damit soll der dem Absatz 1 sowie dem Artikel 28 Abs. 1 CMR zugrundeliegende Rechtsgedanke auch in diesem Zusammenhang Geltung erlangen: Durch Einschränkung außervertraglicher Ansprüche auch Vertragsfremder kann das vertragliche Entschädigungssystem umfassend vor einer Ausweitung infolge einer unbegrenzten Inanspruchnahme des Frachtführers auf außervertraglicher Grundlage geschützt werden. Die Ausweitung vertraglicher Haftungsbestimmungen auf Dritte erscheint zudem nicht als unbillige Belastung: So profitiert vielfach der vertragsfremde Dritte im Ergebnis von der Beförderung des Gutes, somit von der frachtrechtlichen Beziehung; er muß sich daher auch den dort geltenden Anspruchsbeschränkungen unterwerfen lassen.

Anspruchsbeschränkungen im vorgenannten Sinne sind alle Einwendungen, die nach Absatz 1 geltend gemacht werden können, mithin sowohl die gesetzlichen als auch die sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen. Die Einbeziehung der sich aus dem

schränken: So soll sich der Frachtführer bereits bei leichter Fahrlässigkeit nicht mehr darauf berufen können, daß er die fehlende Absenderbefugnis zur Versendung nicht kannte; er muß mithin jedes Anzeichen dafür, daß diese Befugnis fehlen könnte, berücksichtigen. Nicht sachgerecht erscheint es demgegenüber, von den in Nummer 1 normierten Voraussetzungen vollständig abzusehen und statt dessen dem Frachtführer nur dann zu gestatten, Einwendungen gegenüber außervertraglichen Ansprüchen Dritter geltend zu machen, wenn der Dritte der Beförderung zugestimmt hat. Denn die damit bewirkte Veränderung der Beweislastverteilung würde faktisch dazu führen, daß der Frachtführer Einwendungen gegenüber Dritten nicht geltend machen könnte. Damit aber würde die Vorschrift ins Leere gehen und zu sachwidrigen Ergebnissen führen.

Absatz 2 Satz 2 Nr. 2 schließt die Geltendmachung der vertraglichen Einwendungen für den Fall aus, daß das Gut dem Dritten oder dessen Besitzmittler abhanden gekommen ist. Die dieser Vorschrift zugrundeliegende Wertung entspricht derjenigen des § 935 Abs. 1 BGB, wonach der Eigentumsschutz jedenfalls dann Vorrang hat, wenn der Eigentümer den Besitz an der Sache unfreiwillig verloren hat. Bei willentlicher Besitzüberlassung an Dritte hat er sich demgegenüber selbst der eigenen Zugriffsmöglichkeiten begeben und ist daher nicht schutzwürdig. Auch hinsichtlich des Begriffs "Abhandenkommen" knüpft die Vorschrift an die Terminologie des BGB an. Daher sind die Fälle des Abhandenkommens beim Eigentümer selbst (vgl. § 935 Abs. 1 Satz 1 BGB) sowie beim Besitzmittler, dem durch den Eigentümer der mittelbare Besitz eingeräumt worden ist (vgl. § 935 Abs. 1 Satz 2 BGB), gesondert aufgeführt. Bei Umschreibung der letztgenannten Konstellation lehnt sich die Vorschrift in der Formulierung an die Vorschriften der § 986 Abs. 1 Satz 1 und § 991 Abs. 1 BGB, die zur Kennzeichnung der Situation des mittelbaren Besitzes die Formulierung "Ableitung" des Besitzrechts verwenden, an.

Die gewählte Umschreibung qualifizierten Verschuldens findet sich auch in deutschen Übersetzungen internationaler Transportrechtsübereinkommen (vgl. Artikel 4 § 5 Buchstabe e des Internationalen Übereinkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente in der Fassung des Protokolls vom 23. Februar 1968 - sog. Visby-Regeln -, Artikel 8 Abs. 1 des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 31. März 1978 über die Beförderung von Gütern auf See - sog. Hamburg-Regeln -, Artikel 13 des Athener Übereinkommens vom 13. Dezember 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See, Artikel 25 des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag 1955). Die gleiche Wendung wird auch bereits in der deutschen Gesetzgebung benutzt (vgl. § 607a Abs. 4 und § 660 Abs. 3 HGB, siehe auch § 5b BinSchG in der Fassung des vom Bundesministerium der Justiz vorgelegten Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt). Die Formulierung soll gewährleisten, daß an den Wegfall der Haftungsbeschränkungen und -befreiungen strenge Anforderungen zu stellen sind. Dies soll dadurch erreicht werden, daß ein Bewußtsein der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts gefordert wird und somit der Verschuldensmaßstab in die Nähe der bewußten groben Fahrlässigkeit gebracht wird.

An ein leichtfertiges Verhalten in dem Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, sind allerdings im Einzelfall strengere Anforderungen zu stellen als an ein grob fahrlässiges Verhalten. Die deutsche Rechtsprechung zu dieser Verschuldensformel legt den Begriff im Verhältnis zu jenem der groben Fahrlässigkeit eigenständig aus. Ein solches Verhalten soll demnach anzunehmen sein, wenn ein grob fahrlässiges Verhalten vorliegt, das eine auf der Hand liegende Sorgfaltspflicht außer Acht läßt (BGH, Urteil vom 16. Februar 1979, BGHZ 74, 162; Schifffahrtsobergericht Hamburg, Urteil vom 22. Juni 1995, Transportrecht 1996, 33). Teilweise wird davon ausgegangen, daß es sich dabei um eine Verschuldensform handelt, die zwischen bewußter

beiden Verschuldensformen sind letztlich nur relativ geringfügige Unterschiede auszumachen: Auch an den deutschen Rechtsbegriff der groben Fahrlässigkeit werden sehr strenge subjektive Anforderungen gestellt. Außerdem können die subjektiven Elemente der bewußten groben Fahrlässigkeit häufig nur aus den objektiven Umständen gefolgert werden und sind daher ohnehin im wesentlichen der richterlichen Einzelfallentscheidung nach den vorhandenen Indizien überlassen. Entscheidend ist aber, daß das deutsche Transportrecht möglichst weitgehend in Einklang mit internationalem Recht gebracht werden soll.

Die vorgeschlagene Regelung bezieht neben dem qualifizierten Verschulden des Frachtführers auch das der Hilfspersonen in den Durchbrechungstatbestand ein und folgt insoweit dem Vorbild der CMR (vgl. Artikel 29 Abs. 2 Satz 1 CMR). Zwar ist nicht unzweifelhaft, ob eine Einbeziehung auch des schuldhaften Verhaltens der Gehilfen hier sachgerecht ist. Fraglich ist nämlich, ob die Einflußmöglichkeiten des Beförderers gegenüber seinen Hilfspersonen wertungsmäßig mit seinen Möglichkeiten, eigenes grobes Fehlverhalten zu vermeiden, vergleichbar sind. Außerdem ist zu bedenken, daß die Reichweite der Durchbrechungsregelung durch Einbeziehung des Gehilfenverschuldens deutlich ausgedehnt wird, was die Ausgewogenheit der Haftungsregelung insgesamt beeinträchtigen kann. Diese Einwände greifen jedoch im Ergebnis nicht durch. Entscheidend ist vielmehr, daß der Frachtführer durch Einschaltung der Hilfsperson seinen Tätigkeitsbereich erweitert hat und somit in den Genuß wirtschaftlicher Vorteile kommt. Er muß daher auch zusätzliche Haftungsrisiken tragen.

Parallel zu der vorgeschlagenen Fassung des § 434 Abs. 1 HGB-E sieht die Vorschrift bei einem qualifizierten Verschulden auf seiten des Frachtführers nicht nur einen Wegfall der gesetzlichen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen vor, sondern auch jener, die im Frachtvertrag vereinbart worden sind. Gerade angesichts

Hinsichtlich des persönlichen Geltungsbereichs weicht die Vorschrift von Artikel 28 Abs. 2 CMR, Artikel 51 Abs. 2 CIM ab und folgt stattdessen § 607a Abs. 2 HGB. Erfasst ist lediglich eine Gruppe der in der Vorschrift über die Verhaltenszurechnung - hier § 428 HGB-E - in Bezug genommenen Hilfspersonen des Frachtführers, nämlich die der "Leute", d. h. der im Betrieb des Frachtführers abhängig Beschäftigten, nicht jedoch die der "anderen Personen", also der selbständigen Erfüllungshelfen.

Zwar ist erwogen worden, die letztgenannte Gruppe den Leuten gleichzustellen, um zu vermeiden, daß die Organisationsstrukturen des Frachtführers auf den Umfang der dem Geschädigten zustehenden Ansprüche Einfluß haben. Diese Erwägung ist jedoch nicht weiterverfolgt worden, weil diese Personen nicht in gleicher Weise für schutzbedürftig gehalten wurden wie die abhängig Beschäftigten. Außerdem bestehen insoweit nicht dieselben Gefahren einer Entwertung des gesetzlichen Haftungssystems, da arbeitsrechtliche Freistellungsansprüche hier nicht in Betracht kommen. Für selbständige Unternehmen, die in den Beförderungsvorgang einbezogen werden, ist ohnehin in § 437 HGB-E eine Sonderregelung vorgesehen, die den Schutzbedürfnissen dieses Personenkreises nachkommen soll.

Die Möglichkeit, sich auf die dem Frachtführer eingeräumten Haftungsprivilegien zu berufen, wird den Leuten des Frachtführers ausdrücklich auch für die "im Frachtvertrag vorgesehenen" Bestimmungen eingeräumt. Dies erscheint notwendig, da in § 448 HGB-E durchaus Abweichungsmöglichkeiten auch hinsichtlich der Haftungsbestimmungen zugelassen sind.

Durch die Formulierung, daß die Leute sich auf die in diesem Unterabschnitt "und" im Frachtvertrag enthaltenen Haftungsbestimmungen berufen können, soll verdeutlicht werden, daß eine Berufung auf einzelne Elemente der für



internationalen Transportrechtsübereinkommen zugrunde liegt (vgl. das Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen vom 18. September 1961 zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr - Abkommen von Guadalajara -, BGBl. 1963 II S. 1159, Artikel 10 der Hamburg-Regeln, Artikel 2 Satz 2 des Athener Übereinkommens vom 13. Dezember 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See) und auch bereits Eingang in das innerdeutsche Recht gefunden hat (vgl. § 49a LuftVG, Artikel 3 der Anlage zu § 664 HGB).

Nach geltendem Recht kann der Geschädigte in Haftungs-fällen bei Frachtführerketten - neben deliktischen An-sprüchen - allein vertragliche Ansprüche gegen den ihm vertraglich verbundenen, sog. "vertraglichen" Fracht-führer geltend machen. Dieser haftet nach den Grundsät-zen der Erfüllungsgehilfenhaftung, etwa nach § 432 Abs. 1 HGB, § 6 KVO, Artikel 3 CMR, für das Verhalten eingeschalteter Unterfrachtführer als seiner Gehilfen. Erhöhte Kosten- und damit Prozeßrisiken ergeben sich für den Geschädigten hier allerdings daraus, daß der in An-spruch genommene Hauptfrachtführer, der es jedenfalls in der Mehrzahl nicht gänzlich eindeutiger Schadensfälle auf einen Prozeß ankommen lassen wird, in diesem Rechts-streit zur Wahrung eigener Regreßansprüche seinen Subun-ternehmern kostenträchtig den Streit verkünden wird. Au-ßerdem trägt der Geschädigte weitgehend das Risiko der Insolvenz des Hauptfrachtführers, da dieser jedenfalls sein einziger vertraglicher Anspruchsgegner ist.

Um den Geschädigten wirksamer zu schützen, sehen daher bereits das HGB-Landfrachtrecht (§ 432 Abs. 2 und 3 HGB), die CMR (Artikel 34 bis 40) und die CIM (Arti-kel 35 § 2 CIM) eine direkte Inanspruchnahme von selb-ständigen Transportunternehmen, die neben dem vertragli-chen Frachtführer in die Beförderung eingeschaltet sind, vor: Nach den genannten Regelungen treten nachfolgende

zustellen. Diesen Varianten wurde jedoch nicht gefolgt: Die Anknüpfung an eine "Übertragung" der Beförderung könnte die Schlußfolgerung nahelegen, daß das Bestehen wirksamer und mit dem Hauptvertrag inhaltlich deckungsgleicher Unterfrachtverträge Voraussetzung für eine Anspruchnahme des ausführenden Frachtführers ist. Dies ist jedoch nicht gewollt, weil dann der Anspruchsteller, zumal in der Praxis der Abschluß im Innenverhältnis inhaltlich differierender Unterfrachtverträge die Regel ist, mit erheblichen Beweisschwierigkeiten belastet würde. Die Begriffe "Einverständnis" oder "Ermächtigung" stünden im Lufttransportrecht, dem sie entlehnt seien, in einem gänzlich anderen Regelungszusammenhang: Dort ist die Definition des "ausführenden Frachtführers" nicht nur Grundlage der Inanspruchnahme des Handelnden selbst, sondern zugleich der Einstandspflicht des Hauptfrachtführers für diesen (vgl. Artikel III Abs. 1 des Abkommens von Guadalajara, siehe auch § 49a Abs. 3 Satz 1 LuftVG). Die hier zu schaffende Regelung zielt demgegenüber allein darauf ab, eine Passivlegitimation des ausführenden Unternehmers zu statuieren. Auf eine Verhaltenszurechnung im Verhältnis zum Hauptfrachtführer kommt es in diesem Zusammenhang nicht an. Als haftungsbegründend im Sinne der vorgeschlagenen Regelung ist mithin allein die "Ausführung", d. h. die tatsächliche Vornahme des Transports, anzusehen.

Der ausführende Frachtführer hat nach dem Entwurf - abweichend vom Konzept der "aufeinanderfolgenden Frachtführer" nach HGB-Landfrachtrecht, CMR und CIM - nicht für Schadensereignisse während des gesamten Transports, sondern nur für solche einzustehen, die während des von ihm ausgeführten Beförderungsteils eintreten. Die gewählte Formulierung, die auf das "Entstehen" des Schadens während des ausgeführten Beförderungsabschnitts abstellt, macht dies in hinreichendem Maße deutlich. Eine ausdrückliche Bezugnahme auf die Verursachung des Schadens, wie diese etwa Artikel 36 CMR enthält, erscheint demgegenüber überflüssig.

sehen: Hiernach ist in jedem Falle der Absender aktivlegitimiert. Wenn sich der Schaden im Einzelfall vom Absender auf den vertraglichen Frachtführer verlagert hat, sind die entstehenden Haftungsprobleme ohne weiteres nach allgemeinen Rechtsinstituten, wie etwa durch Abtretung auf Verlangen oder Drittschadensliquidation, zu lösen. Außerdem erschließt sich bereits aus dem vorgeschlagenen Regelungswortlaut ohne weiteres das Verhältnis der beteiligten Personen zueinander, wie dieses dem zugrundeliegenden Haftungskonzept entspricht: So orientiert sich die Ersatzpflicht des ausführenden Frachtführers stets am Verhältnis zwischen Absender und vertraglichem Frachtführer, nicht jedoch am Verhältnis des letzteren zum ausführenden Frachtführer. Es geht hier nämlich lediglich darum, dem Absender gesetzlich einen zusätzlichen Direktanspruch zu verschaffen, nicht jedoch, ihn in den Genuß etwaiger Haftungserweiterungen im Verhältnis der Frachtführer untereinander zu versetzen. Ohnehin hat der Absender von derartigen Haftungserweiterungen meist keine Kenntnis.

Absatz 2 räumt dem ausführenden Frachtführer das Recht ein, alle Einwendungen, die dem Frachtführer aus dem Frachtvertrag zustehen, seinerseits geltend zu machen. Die Regelung entspricht in der Sache Artikel 10 Abs. 2 Satz 1 der Hamburg-Regeln sowie Artikel 3 Abs. 1 Satz 2 der Anlage zu § 664 HGB, die jeweils die Haftung des ausführenden Frachtführers jedenfalls auf den Umfang der im Gesetz für den vertraglichen Frachtführer bestimmten Haftung beschränken. Inhaltlich gleichbedeutend sind auch § 49a Abs. 1 Satz 1 LuftVG sowie Artikel II des Abkommens von Guadalajara; auch aus diesen Bestimmungen ergibt sich, daß der Umfang der Haftung des ausführenden Frachtführers mit dem der Haftung des vertraglichen Frachtführers übereinstimmt. Regelungsziel ist - entsprechend den genannten Bestimmungen des geltenden Rechts - der Schutz des ausführenden Frachtführers: Dieser soll nach dem Entwurf - über eine etwa bestehende deliktische Verantwortlichkeit hinausgehend - stets

Zu § 438 (Schadensanzeige)

Die Bestimmung über die Schadensanzeige soll die alsbaldige Abwicklung von Schadensfällen sichern. Sie soll insbesondere den Frachtführer vor etwaigen Beweisverschlechterungen mit zunehmendem Zeitablauf schützen sowie dessen Bedürfnis nachkommen, zeitnah zur ausgeführten Beförderung über den Umfang etwaiger Ersatzverpflichtungen abschließend informiert zu sein. Im geltenden Recht finden sich Reklamationsvorschriften für alle Verkehrsträger (vgl. Artikel 30 CMR, §§ 438 und 611 HGB, §§ 39, 37 KVO, §§ 93, 81 EVO, Artikel 52 bis 57 CIM). Diese sind in Tatbestand und Rechtsfolge allerdings uneinheitlich ausgestaltet: So sehen das HGB-Landfrachtrecht sowie das Eisenbahnfrachtrecht eine Schadensfeststellung durch amtlich anerkannte Sachverständige vor, bei den übrigen Verkehrsträgern genügt jeweils eine Feststellung durch den Frachtführer in Gegenwart des Geschädigten. Rechtsfolge einer unterbliebenen Reklamation ist vielfach ein Anspruchsausschluß, der nur dann nicht eingreift, wenn der Schaden auf qualifiziertem Verschulden auf seiten des Frachtführers beruht (vgl. § 438 Abs. 1 und 5 HGB, § 39 Abs. 1 und 2 Buchstabe a KVO, § 93 Abs. 1 und 2 Buchstabe a EVO, Artikel 57 §§ 1 und 2 Buchstabe d CIM). Lediglich in Artikel 30 Abs. 1 CMR sowie im Seefrachtrecht in § 611 Abs. 3 HGB ist als Rechtsfolge eine Beweislastumkehr vorgesehen. Hier fehlt es zugleich an einer Sonderregelung für Fälle qualifizierten Frachtführerverschuldens. In allen Transportrechtsordnungen finden sich demgegenüber Gemeinsamkeiten hinsichtlich der Reklamationserfordernisse: Hier erfolgt in sämtlichen Vorschriften eine Differenzierung zwischen erkennbaren und nicht erkennbaren Mängeln, wobei durchweg wegen des Zeitpunkts der Anzeige, teils auch wegen der Formerfordernisse Unterschiede gemacht werden.

Die nunmehr vorgelegte Reklamationsregelung lehnt sich weitgehend an Artikel 30 CMR an. Begrifflich orientiert sich der Entwurf allerdings durch Verwendung der Be-

Absatz 1 Satz 2 enthält in Anlehnung an Artikel 30 Abs. 1 Satz 1 CMR eine Umschreibung des notwendigen Anzeigehalts in Fällen von Güterschäden. Abweichend von der CMR und dem Vorschlag der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts, daß die Anzeige den Schaden lediglich allgemein kennzeichnen muß, wird verlangt, daß die Schadensanzeige den Schaden "hinreichend deutlich" kennzeichnen muß. Damit wird klargestellt, daß allgemeine Angaben ohne jede Umschreibung des Mangels nicht ausreichen, andererseits der Schaden aber auch nicht konkret bis in alle Einzelheiten spezifiziert werden muß.

Hinsichtlich der Rechtsfolgen fehlender Reklamation nimmt der Entwurf somit davon Abstand, eine Anspruchspräklusion vorzusehen. Dies wäre in Güterschadensfällen eine zu weitgehende Einschränkung der Ansprüche des Geschädigten. Denn das Regelungsziel einer Reklamationsvorschrift, eine schnelle Klärung der Schadensfälle herbeizuführen, ist durchaus auch dann erreichbar, wenn zumindest für Güterschäden lediglich eine Beweislastumkehr vorgesehen ist. Zwar kann einer derartigen Regelung vom Standpunkt des deutschen Rechts nur eingeschränkt Bedeutung zukommen, da der Geschädigte als Anspruchsteller nach allgemeinen Beweislastgrundsätzen ohnehin die Beweislast für die Beschädigung als Anspruchsvoraussetzung trägt. Trotz der im Vergleich zu einem Anspruchsfortfall abgeschwächten Rechtsfolgen hat aber auch die nunmehr vorgeschlagene Vorschrift jedenfalls eine deutliche Appellfunktion. Weiter folgt die vorgelegte Regelung wegen der Rechtsfolgen dem CMR-Vorbild, steht also mit der den Entwurf kennzeichnenden Grundentscheidung für eine enge Anlehnung an das internationale Straßentransportrecht im Einklang. Entsprechend der CMR (vgl. auch § 611 Abs. 3 HGB) wird daher auch auf eine Sonderregelung für qualifiziertes Frachtführerverhalten (vgl. § 438 Abs. 5 HGB, § 39 Abs. 2 Buchstabe a KVO, § 93 Abs. 2 Buchstabe a EVO, Artikel 57 § 2 Buchstabe d CIM) verzichtet. Einer derartigen Bestimmung hätte es nämlich nur zur Ein-

Nach Absatz 4 bedarf die nach Ablieferung erstattete Anzeige grundsätzlich der Schriftform. Nach Satz 2 soll jedoch die Unterzeichnung entbehrlich sein, wenn die Anzeige mittels einer automatischen Einrichtung erstellt wird und den Aussteller erkennen läßt. Dadurch soll klargestellt werden, daß die dauerhafte Verkörperung, nicht aber die Einhaltung aller Erfordernisse des § 126 BGB entscheidend ist. Aus dem Standort der Regelung ergibt sich, daß die hier aufgestellten Erfordernisse für sämtliche in den vorstehenden Bestimmungen geregelte Reklamationsfälle gelten. Weiter ist aus der vorgeschlagenen Regelung im Umkehrschluß zu folgern, daß die Anzeige bei Ablieferung formfrei, also auch mündlich erstattet werden kann. Das gewählte Formerfordernis entspricht in der Sache weitgehend dem geltenden Recht in Artikel 30 Abs. 1 Satz 2 CMR, § 39 Abs. 2 Buchstaben b und d KVO, Artikel 53 § 1 CIM sowie § 93 Abs. 2 Buchstabe b EVO. Die Einbeziehung von automatischen Übertragungsformen soll der sich ausweitenden Praxis der modernen Datenverarbeitung Rechnung tragen.

Die Vorschrift des Satzes 3, die zur Einhaltung der Frist die rechtzeitige Absendung der Anzeige genügen läßt, entspricht in der Sache § 377 Abs. 4 sowie § 611 Abs. 1 Satz 2 HGB und trägt den Gegebenheiten des heutigen Kommunikationswesens Rechnung. Entsprechend den genannten Vorschriften des geltenden Rechts wird der Anzeigende von der Verzögerungsgefahr entlastet.

Die in Absatz 5 enthaltene Regelung hat im geltenden Recht kein Vorbild. Sie ergänzt die Reklamationsvorschriften für den Fall, daß eine Mehrheit von Frachtführern an der Beförderung beteiligt ist. Kennzeichen dieser Situation ist es, daß der Empfänger vielfach nur mit demjenigen Frachtführer, der das Gut abgeliefert, in Kontakt kommt. Daher soll es in diesen Fällen zur Wahrung der Reklamationserfordernisse genügen, wenn der Empfänger eine Anzeige, die er bei Ablieferung vornimmt, gegenüber dem abliefernden Frachtführer, also insbesondere

geltend gemachte Anspruch "aus einer den Vorschriften dieses Unterabschnitts unterliegenden Beförderung" ergibt. Die Verjährungsregelung gilt also unabhängig davon, von welcher Seite der Anspruch geltend gemacht wird und auf welchem Rechtsgrund dieser beruht. Erfasst sind somit zunächst sämtliche vertragliche Ansprüche, auch etwa solche aus der Verletzung vertraglicher Nebenpflichten, soweit diese unmittelbar zu der "Beförderung" gehören und sich nicht etwa aus einer selbständigen vertraglichen Abrede ergeben. Als Anwendungsfall ist hier etwa die Verpflichtung zur Rückgabe von Paletten zu nennen. Weiter unterfallen der Verjährungsregelung - insofern ebenfalls in Übereinstimmung mit dem CMR-Vorbild - auch außervertragliche Ansprüche; auf diese Weise wird der bereits den §§ 434, 436 HGB in der Fassung des Entwurfs zugrundeliegende Rechtsgedanke eines Gleichlaufs sämtlicher sich aus der Beförderungssituation ergebender Ansprüche fortgeführt.

Nach Satz 1 beträgt die Verjährungsfrist grundsätzlich ein Jahr; sie verlängert sich nach Satz 2 auf drei Jahre bei Vorsatz oder bei einem dem Vorsatz nach § 435 gleichstehenden Verschulden. Diese Regelung entspricht in der Sache weitgehend dem geltenden Recht (vgl. Artikel 32 Abs. 1 Satz 1 und 2 CMR, § 40 Abs. 1 Satz 1 und 2 Buchstabe c KVO, § 439 Satz 1 in Verbindung mit § 414 Abs. 1 und 4 HGB, § 94 Abs. 1 Satz 1 und 2 Buchstabe c EVO, Artikel 58 § 1 Satz 1 und 2 Buchstabe c CIM). Lediglich in § 196 Abs. 1 Nr. 3 BGB ist für Vergütungsansprüche von Transportunternehmern durchweg eine zweijährige Verjährungsfrist vorgesehen.

Der Entwurf behält somit jedenfalls die im geltenden Recht spezialgesetzlich vorgesehenen Verjährungsfristen. Ausschlaggebend hierfür ist die Überlegung, daß sich diese Fristen in der Praxis bewährt haben. Sie tragen einerseits dem Interesse des Gläubigers an der Verfolgung seiner Rechte, andererseits dem Interesse des Schuldners an rascher Abwicklung des Schadensfalls,

Absatz 2 Satz 1 und 2 bestimmt als Verjährungsbeginn den Ablauf des Tages der tatsächlichen, hilfsweise den der hypothetischen Ablieferung des Gutes. Die Vorschrift folgt, indem sie den Verjährungsbeginn für die geregelten Ansprüche einheitlich festlegt, dem Vorbild des geltenden HGB-Landfrachtrechts: Dieses sieht in § 439 Satz 1 in Verbindung mit § 414 Absatz 2 HGB einen einheitlichen Verjährungsbeginn für die dort erfaßten Ansprüche vor. Auf etwaige Differenzierungen, wie diese im geltenden Recht in Artikel 32 Abs. 1 Buchstabe a bis c CMR, § 40 Abs. 2 Buchstabe a bis h KVO, § 94 Abs. 2 Buchstabe a bis h EVO, Artikel 58 § 2 Buchstabe a bis h CIM für unterschiedliche Anspruchsgrundlagen und Schadensarten enthalten sind, wird verzichtet. Diese erscheinen nicht unbedingt erforderlich, um die Interessen der Beteiligten zu wahren. Eine Vielzahl verschiedener Einzelregelungen ist vielmehr eher nachteilig, da sich auf dieser Grundlage nur unter Schwierigkeiten bestimmen läßt, wann die Abwicklung eines Schadens als endgültig abgeschlossen betrachtet werden kann. Die vorgeschlagene Regelung hat den Vorzug größerer Praktikabilität sowie besserer Voraussehbarkeit und Berechenbarkeit der Abwicklung.

Die Regelung knüpft an den Ablauf des Tages der tatsächlichen, hilfsweise den der hypothetischen Ablieferung an, da dieser Moment für beide Vertragsparteien deutlich erkennbar ist und auch nach der praktischen Anschauung das Ende des Beförderungsvorgangs kennzeichnet. Zudem stellt auch das geltende Recht jedenfalls für Ersatzansprüche gegen den Frachtführer wegen Beschädigung oder Teilverlusts des Gutes auf diese Zeitpunkte ab (vgl. Artikel 32 Abs. 1 Buchstabe a CMR, § 40 Abs. 2 Buchstabe e KVO, § 94 Abs. 2 Buchstabe a EVO, Artikel 58 § 2 Buchstabe b CIM, ebenso § 439 Satz 1 in Verbindung mit § 414 Satz 2 HGB).

Absatz 2 Satz 3 betrifft ausschließlich Rückgriffsansprüche und erweitert die Möglichkeiten, diese geltend



Die vorgeschlagene Regelung hat im Vergleich mit der von der Sachverständigenkommission befürworteten Lösung den Vorteil, daß sie das Mißverständnis vermeidet, daß der Rückgriffsgläubiger auch dann, wenn er den gegen ihn geltend gemachten Anspruch nach Ablauf der für diesen Anspruch geltenden Verjährungsfrist befriedigt hat, noch Rückgriff nehmen kann und es insoweit für den Regreßschuldner möglicherweise jahrelang ungewiß bleibt, ob er noch mit der Erhebung von Ansprüchen rechnen muß. Die Befriedigung eines Anspruchs nach Ablauf der Verjährung dürfte angesichts der Tatsache, daß damit die Entstehung des Regreßanspruchs vorsätzlich herbeigeführt wurde, auf Grund von § 254 BGB dazu führen, daß ein Rückgriffsanspruch nicht mehr besteht. Ein dahingehender ausdrücklicher Klarstellungsbedarf besteht angesichts der vorgeschlagenen Regelung nicht.

Absatz 3 trifft - in der Sache entsprechend dem geltenden Recht in Artikel 32 Abs. 2 CMR, § 40 Abs. 3 KVO, § 94 Abs. 3 EVO, Artikel 58 § 3 Satz 1 CIM - eine Sonderregelung für die Hemmung der Verjährung der gegen den Frachtführer gerichteten Ansprüche. Die Verjährung wird hiernach durch eine schriftliche Erklärung des Absenders oder Empfängers, durch die diese Ersatzansprüche erheben, gehemmt. Die Hemmung dauert solange an, bis der Frachtführer die Erfüllung der Ansprüche schriftlich ablehnt. Auf die Rückgabe der Belege, die etwa in § 40 Abs. 3 Satz 2 KVO sowie in § 94 Abs. 3 Satz 2 EVO und in Artikel 58 § 3 Satz 1 CIM für die Hemmung vorausgesetzt wird, wird hier nicht Bezug genommen. Der praktische Anwendungsbereich einer dahingehenden Bestimmung erschien gering, da heute umfänglich Kopien angefertigt und daher ohnehin bei Anspruchserhebung vielfach keine Originalbelege mehr überlassen werden.

Die vorgeschlagene Regelung soll nach ihrer Zielsetzung, die auch etwa dem Rechtsgedanken des § 852 Abs. 2 BGB nahekommt, den Parteien einen Anreiz bieten, sich gütlich zu einigen. Während der Zeit, in der sie über ihre Ansprüche verhandeln, sollen sie nämlich zumindest von der Sorge entbunden werden, daß die Verjährungsfrist weiterläuft. Da der Frachtführer als Anspruchsgegner

miert ist, daß gegen ihn Ansprüche erhoben werden, sind auch seine Schutzbedürfnisse nicht unbillig beeinträchtigt.

In Satz 2 der Bestimmung wird entsprechend Artikel 32 Abs. 2 Satz 4 CMR, § 40 Abs. 3 Satz 4 KVO und Artikel 58 § 3 Satz 4 CIM klargestellt, daß eine weitere Erklärung hinsichtlich desselben Ersatzanspruchs nicht zu einer erneuten Hemmung führt. Auf eine ergänzende Klarstellung, daß die Verjährung nur anteilig weiterläuft, wenn nur hinsichtlich eines Teils des schriftlich angemeldeten Anspruchs die Erfüllung abgelehnt wird (vgl. Artikel 32 Abs. 2 Satz 2 CMR, Artikel 58 § 3 CIM), wird aus Vereinfachungsgründen verzichtet. Diese Einschränkung der Rechtsfolge ergibt sich ohnehin bereits aus dem Regelungszusammenhang.

Absatz 4 betrifft die Zulässigkeit abweichender Vereinbarungen über die Verjährung. Beweggrund dafür, bereits an dieser Stelle eine Bestimmung über die Abdingbarkeit des Verjährungsrechts zu treffen und diese nicht in die Vorschrift des § 448 HGB-E; die allgemein die Zulässigkeit abweichender Vereinbarungen regelt, aufzunehmen, ist das Zusammenspiel von Fracht- und Speditonsrecht: So enthält die speditonsrechtliche Verjährungsvorschrift des § 462 HGB-E keine eigenständige Regelung, sondern verweist vielmehr vollumfänglich auf die frachtrechtliche Bestimmung des § 439 HGB-E. Auf diese Weise soll ein unbedingter Gleichlauf zwischen frachtrechtlicher und speditonsrechtlicher Verjährungsregelung, wie diesen auch das geltende Recht schafft (vgl. §§ 414, 439 HGB), erreicht werden. Auch für das Speditonsrecht bedarf es jedoch einer Bestimmung über die Abdingbarkeit der Verjährungsregelung. Um sicherzustellen, daß die Verweisung in § 462 HGB-E auch diesen Gesichtspunkt erfaßt, ist eine dahingehende Regelung in die verwiesene Vorschrift als solche, mithin in § 439 HGB-E, eingefügt worden.

längerung der Verjährung bezieht. Durch diese bereits im geltenden Frachtrecht angelegte Abweichung vom allgemeinen bürgerlichen Recht, die nunmehr beibehalten wird, soll in besonderer Weise transportspezifischen Bedürfnissen Rechnung getragen werden: Angesichts der im Frachtrecht häufigen Komplexität von Schadensfällen dürfen die Parteien hier vielfach den Wunsch haben, die Verjährung, etwa durch Verlängerung der Frist, Verschiebung des Verjährungsbeginns oder Erweiterung der Hemmungs- und Unterbrechungsgründe, zu erschweren und somit den Zeitraum für eine Schadensabwicklung zu verlängern. Wenn beide Seiten hiermit einverstanden sind, können die Interessen des Rechtsverkehrs an einer raschen Befriedung des Rechtsverhältnisses zurücktreten. Die Schutzbedürfnisse der Parteien sind durch die qualifizierten Anforderungen an die zu treffende Vereinbarung - entsprechend § 448 Abs. 1 HGB-E - hinreichend gewahrt.

Allerdings sind sowohl die Erschwerung als auch die Erleichterung der Verjährung nach der vorgeschlagenen Regelung nur unter den genannten qualifizierten Voraussetzungen, die der allgemeinen Bestimmung des § 448 Abs. 1 HGB-E entsprechen, zulässig. Hinsichtlich der formellen Anforderungen an die zulässigerweise zu treffenden Vereinbarungen, die in der Sache denen der allgemeinen Bestimmung des § 448 Abs. 1 HGB-E entsprechen, geht der Entwurf mithin über das allgemeine bürgerliche Recht hinaus, da dieses, soweit es Abreden - nämlich erleichternden Inhalts - zuläßt, keinerlei Formerfordernisse aufstellt. Wertungswidersprüche ergeben sich hieraus jedoch nicht. Vielmehr erscheint es sachgerecht, an sämtliche Abreden zur Änderung der gesetzlichen Verjährungsbestimmungen, gleichgültig ob diese dadurch erleichtert oder erschwert werden, einheitliche formelle Anforderungen zu stellen. Zu einer Bevorzugung oder Benachteiligung der einen oder anderen Marktseite im Transportgeschäft kommt es hierbei nicht, da es je nach Fallgestaltung die eine oder die andere Vertragspartei sein wird, die an einer abweichenden Gestaltung der Verjährungsbe-

Über die bisherige Regelung hinaus und abweichend vom Vorschlag der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts soll dem Frachtführer auch ein Pfandrecht für solche Forderungen eingeräumt werden, die ihm gegenüber dem Absender aus anderen mit diesem geschlossenen Frachtverträgen zustehen und unstreitig sind. Eine vergleichbare Regelung befindet sich heute bereits in § 22 Abs. 1 Satz 2 Anlage GÜKUMB. Die damit - im Vergleich zum Pfandrecht des Frachtführers nach § 440 HGB - bezweckte Ausdehnung des Frachtführerpfandrechts auf sogenannte inkonnexe Forderungen gegenüber demselben Absender ist insbesondere im Hinblick auf die wachsende Umlaufgeschwindigkeit der Güter und die Tatsache, daß eine Rechnungstellung durch den Frachtführer im Regelfall erst dann erfolgt, wenn dieser bereits wieder den Besitz an dem Gut verloren hat, gerechtfertigt. Das als sogenanntes Besitzpfandrecht ausgestaltete gesetzliche Frachtführerpfandrecht läuft heute in vielen Fällen leer, soweit es auf sogenannte konnexe Forderungen, d. h. Forderungen, die aus dem Frachtvertrag herrühren, der sich auf das Sicherungsgut bezieht, beschränkt. Durch die vorgeschlagene Regelung wird erreicht, daß der Frachtführer bei laufenden Geschäftsbeziehungen mit einem Absender seine durch laufende Rechnung aufgelaufenen Forderungen im Falle der Zahlungsunfähigkeit des Absenders dinglich abgesichert weiß. Damit wird seinem berechtigten Sicherungsinteresse hinsichtlich aller nicht beglichenen Forderungen aus Frachtverträgen mit demselben Absender Rechnung getragen.

Nicht mit dem Absender identische Dritte, die ein dingliches Recht an dem Pfandgut innehaben, werden durch die Begründung eines gesetzlichen inkonnexen Pfandrechts nicht unangemessen beeinträchtigt. Denn der Frachtführer soll das inkonnexe Pfandrecht eines Nichteigentümers nur dann gutgläubig erwerben können, wenn er in gutem Glauben an das Eigentum des Absenders an der übergebenen Sache war. Ein gutgläubiger Erwerb des gesetzlichen Pfandrechts in bezug auf sogenannte inkonnexe Forderun-

liche Frachtführerpfandrecht einbezogen werden. Ein vergleichbarer Rechtsgedanke liegt auch etwa der Vorschrift des § 952 Abs. 2 BGB zugrunde: So folgt auch hiernach die Urkunde, die eine Rechtsstellung verbrieft, hinsichtlich der rechtlichen Zuordnung der Rechtsposition selbst. Weiter hat die Transportpraxis auf das geltende Recht bereits in einer dem Entwurf vergleichbaren Weise reagiert, so etwa § 50 ADSp und in Klausel Nr. 14 der Bedingungen des FIATA Multimodal Transport Bill of Lading von 1992, die die mit dem Gut im Zusammenhang stehenden Urkunden in das Pfandrecht einbeziehen.

Die in den nachfolgenden Absätzen 2 und 3 enthaltenen Bestimmungen über die Dauer des Pfandrechts sind dem geltenden Recht in § 440 Abs. 2 und 3 HGB entnommen: Voraussetzung für das Bestehen des Pfandrechts ist hiernach regelmäßig, daß der Frachtführer das Gut in Besitz hat, wobei ausreichend ist, daß er mittels Traditionspapieren darüber verfügen kann (Absatz 2). Abweichend hiervon dauert das Pfandrecht auch nach Ablieferung fort, wenn der Frachtführer dieses binnen drei Tagen nach Ablieferung gerichtlich geltend macht und das Gut noch im Besitz des Empfängers ist (Absatz 3). Eine Änderung dieser Regelungen erschien nicht geboten.

Absatz 4 modifiziert die allgemeinen Regelungen über den Pfandverkauf - wie bereits § 440 Abs. 4 HGB - in Anpassung an die Umstände des Transportverkehrs, insbesondere im Hinblick auf die beteiligten Personen. Überlegungen, weitere Verfahrenserleichterungen für den Frachtführer, etwa durch Verkürzung der in § 1234 Abs. 2 BGB gesetzten Frist, vorzusehen, sind nicht aufgegriffen worden, da gravierende Mängel der gegenwärtig geltenden Regelung nicht bekannt sind, diese daher nicht verbesserungsbedürftig erschien.

spricht geltendem Recht (§ 441 Abs. 2 HGB). Forderung und Pfandrecht des vorhergehenden Frachtführers gehen hiernach, wenn dieser durch einen nachfolgenden Frachtführer befriedigt wird, auf den nachfolgenden Frachtführer über.

In Absatz 3 wird - in der Sache entsprechend § 441 Abs. 3 HGB des geltenden Rechts - ausdrücklich klargestellt, daß die in den vorangegangenen Absätzen getroffenen Bestimmungen auch für den Fall gelten, daß ein Spediteur an der Beförderung mitgewirkt hat. Hierbei ist allerdings nur diejenige Konstellation gemeint, in der der Spediteur nicht die letzte Person einer Kette von Transportunternehmern ist, sondern in der dieser an anderer Stelle in die Abfolge eingeschaltet ist. Diejenige Situation, in der der Spediteur an letzter Stelle in einer Kette von Transportunternehmern steht, ist nämlich im Speditionsrecht in § 464 HGB-E gesondert geregelt: § 464 Abs. 1 HGB-E verweist für diese Fälle auf die frachtrechtliche Bestimmung des § 441 Abs. 1 HGB-E. Eine derartige regelungssystematische Trennung ist vorgenommen worden, da für die letztgenannte Fallgruppe die Pflichten eines Spediteurs als der letzten Person in einer Unternehmerkette geregelt werden müssen und die frachtrechtliche Bestimmung hierfür nicht als geeigneter Standort erschien. Die an dieser Stelle getroffene Bestimmung beschränkt sich vielmehr auf die Regelung von Rechten und Pflichten des letzten Frachtführers, läßt allerdings in der Zusammensetzung der Unternehmenskette eine Modifikation dahingehend zu, daß auch ein Spediteur zwischengeschaltet sein kann.

#### Zu § 442 (Rang mehrerer Pfandrechte)

Für den Fall des Zusammentreffens mehrerer gesetzlicher Pfandrechte regelt diese Bestimmung den Rang dieser Pfandrechte untereinander. So soll unter denjenigen Pfandrechten, die durch die Versendung oder die Beförde-

die freiwillige Ausstellung des Ladescheins durch den Frachtführer vor. Eine Verpflichtung zur Ausstellung des Wertpapiers, wie diese im geltenden Recht für Schiffs-transporte in § 72 Abs. 1 BinSchG sowie § 642 Abs. 1 HGB enthalten ist, wird nicht statuiert. Dem Frachtführer sollen angesichts der kurzen Beförderungszeiten im Binnentransport die mit der Ausstellung eines Wertpapiers doch verbundenen Belastungen nicht aufgebürdet werden.

Im Entwurf unterbleibt auch eine Regelung entsprechend der für das Konnossement geltenden seefrachtrechtlichen Bestimmungen in § 642 Abs. 1 und 2 HGB für den Fall, daß eine Mehrzahl von Ausfertigungen ausgestellt wird. Zwar ist auch für den Frachtbrief eine entsprechende Bestimmung (§ 408 Abs. 2 HGB-E) vorgesehen. Für den Ladeschein fehlt aber bisher - sowohl im HGB-Landfrachtrecht als auch im Binnenschiffahrtsfrachtrecht - eine dahingehende Regelung. Die Ausstellung mehrerer Ausfertigungen ist außerdem auf die Besonderheiten des Seeverkehrs zugeschnitten: So bestehen dort angesichts größerer Verlustgefahren auch hinsichtlich der Papiere erhöhte Sicherheitsbedürfnisse, die eine Mehrfachausstellung gebieten können. Außerdem können es die längeren Beförderungszeiten im Seeverkehr erforderlich machen, sich bereits während des Transports um die Veräußerung der schwimmenden Ware zu bemühen, wofür die Vorlage von Wertpapieren erforderlich sein kann. Für den Binnenverkehr besteht angesichts der grundlegend anderen Transportsituation demgegenüber kein Regelungsbedürfnis, zumal die Abwicklung - etwa über das in § 649 HGB beschriebene Hinterlegungsverfahren - bei Ausstellung mehrerer Ausfertigungen sehr kompliziert erscheint. Außerdem ist die Ausstellung mehrerer Ausfertigungen einer Urkunde, die dann insgesamt das Original bilden (vgl. § 642 Abs. 1 HGB), wertpapierrechtlich untypisch; die Regelungen über den Frachtbrief als bloßes Beweis-dokument sind daher in dieser Hinsicht nicht vergleichbar.

Die in § 408 Abs. 1 Nr. 6 bis 10 HGB-E aufgezählten möglichen Angaben hinsichtlich der Güter- und der Frachtzahlung, auf die wegen des Ladescheininhalts ebenfalls Bezug genommen wird, entsprechen den Angaben nach § 445 Abs. 1 Nr. 6 und 7 HGB des geltenden Rechts. Wegen der Anlehnung an die Frachtbriefangaben nach der CMR ergibt sich hier jedoch eine stärkere Aufschlüsselung der Einzelangaben als nach geltendem Recht.

Neu sind die Angaben über Weisungen für die Güterbehandlung, die durch Verweisung auf § 408 Abs. 1 Nr. 11 HGB-E erfaßt sind, und diejenigen über eine Vereinbarung über die Beförderung im offenen Fahrzeug oder auf Deck, die durch Verweisung auf § 408 Abs. 1 Nr. 12 HGB-E in den Katalog möglicher Ladescheinangaben einbezogen werden.

Absatz 1 Satz 2 bestimmt die Formerfordernisse für den Ladeschein dahingehend, daß dieser vom Frachtführer zu unterzeichnen ist, wobei die Unterschrift gedruckt oder durch Stempel ersetzt werden kann. Das Unterschriftserfordernis ist dem geltenden Recht in § 445 Abs. 2 HGB entnommen. Eine Abweichung von dieser dem § 126 Abs. 1 BGB entsprechenden Formvorschrift ist bisher nur allgemein für Inhaberschuldverschreibungen in § 793 Abs. 2 Satz 2 BGB vorgesehen. Die nunmehr zugelassene Ersetzung der Unterschrift entspricht der Regelung für den Frachtbrief in § 408 Abs. 2 Satz 2 HGB-E.

Die in Absatz 2 enthaltenen Sonderregelungen über den Inhalt des Orderladescheins entsprechen in der Sache § 445 Abs. 1 Nr. 4 HGB. Die in Absatz 2 Satz 2 enthaltene Auslegungsregel, nach der das Orderpapier mangels Namensangabe als an Order des Absenders gestellt anzusehen ist, ist aus § 445 Abs. 1 Nr. 4, 2. Halbsatz HGB übernommen. Hierdurch soll sichergestellt werden, daß auch beim Orderladeschein in jedem Fall der Empfangsberechtigte bestimmt werden kann.



scheins" zu bezeichnen, ist nicht aufgegriffen worden. Die Bezugnahme auf den "Empfänger" entspricht nämlich der herkömmlich verwendeten frachtrechtlichen Terminologie. Diese hat bisher in der Rechtsanwendung keine Schwierigkeiten bereitet, zumal stets auf allgemeine wertpapierrechtliche Regelungen, etwa in §§ 364, 365 HGB, zurückgegriffen werden kann.

Nach Absatz 3 Satz 2 begründet der Ladeschein die widerlegliche Vermutung, daß die Güter wie beschrieben übernommen worden sind. Die Reichweite dieser Vermutungswirkung wird durch Verweisung auf die für den Frachtbrief geltenden Bestimmungen des § 409 Abs. 2, 3 Satz 1 HGB-E näher konkretisiert. Auf diese Weise wird zum einen klargestellt, daß die Angaben über das Gut, seine Verpackung, die Anzahl der Frachtstücke und ihre Zeichen und Nummern (vgl. § 409 Abs. 2 Satz 1 HGB-E), die Angaben über das Rohgewicht oder die sonstigen Mengenangaben sowie die Angaben über den Inhalt der Frachtstücke (§ 409 Abs. 3 Satz 1 HGB-E) auch im Zusammenhang mit dem Ladeschein die in den verwiesenen Bestimmungen jeweils für den Frachtbrief beschriebene Vermutungswirkung entfalten. Zum anderen wird auch auf § 408 Abs. 2 Satz 2 HGB-E verwiesen und dem Frachtführer so die Möglichkeit eingeräumt, auch in den Ladeschein Vorbehalte aufzunehmen, die die Vermutungswirkung, allerdings nur diejenige nach § 409 Abs. 2 Satz 1 HGB-E, ausschließen.

Absatz 3 Satz 3 statuiert schließlich die Unwiderlegbarkeit der Vermutung nach Satz 2 für den Fall, daß der Ladeschein an einen gutgläubigen Dritten übertragen worden ist.

Die vorgeschlagenen Bestimmungen über Inhalt und Umfang der Vermutungswirkung des Ladescheins sind in Anlehnung an die seehandelsrechtlichen Regelungen über die Skripturhaftung des Verfrachters in § 656 Abs. 2 und 3 HGB ausgestaltet. Ihre zentrale praktische Bedeutung erhalten sie dadurch, daß der Frachtführer hiernach im Grund-

hin nur eingeschränkt zugelassen, auf diese Weise wird die Abstraktheit der wertpapierrechtlichen Verpflichtung betont.

Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Absender stellt Absatz 4 in Übereinstimmung mit § 446 Abs. 2, § 656 Abs. 4 HGB des geltenden Rechts klar, daß hier die Bestimmungen des Frachtvertrages maßgeblich bleiben. Die Ausstellung eines Ladescheins ist also in dieser Hinsicht ohne Einfluß.

#### Zu § 444 (Ablieferung gegen Rückgabe des Ladescheins)

Die Vorschrift übernimmt aus dem geltenden Recht in §§ 448, 653 HGB die Zug-um-Zug-Verknüpfung von Ablieferung des Gutes und Rückgabe des Ladescheins. Die Regelung ist Ausdruck eines allgemeinen wertpapierrechtlichen Grundsatzes, der für Orderpapiere in § 364 Abs. 3 HGB, für Inhaberpapiere in § 797 BGB niedergelegt ist; sie ist aus diesem Grund beibehalten worden.

#### Zu § 445 (Legitimation durch Ladeschein)

Die Vorschrift gestaltet die Legitimationswirkung des Ladescheins in weitgehender Anlehnung an das geltende Recht aus.

Die Regelung über die Empfangslegitimation in Absatz 1 entspricht § 447 Abs. 1, § 648 Abs. 1 HGB. Diese Bestimmungen des geltenden Rechts haben sich in der Praxis bewährt.

Absatz 2 behandelt als *lex specialis* zu § 418 HGB-E Zuordnung und Reichweite des Verfügungsrechts bei Ausstellung eines Ladescheins.

Zu § 446 (Ablieferung und Weisungsbefolgung ohne Ladeschein)

Die Vorschrift statuiert eine Haftung des Frachtführers gegenüber dem rechtmäßigen Ladescheininhaber für den Schaden, der dadurch entsteht, daß der Frachtführer das Gut abgeliefert oder einer Weisung wegen Rückgabe oder Ablieferung Folge leistet, ohne sich den Ladeschein zurückgeben zu lassen. Die Bestimmung bildet somit das haftungsrechtliche Gegenstück zu den in §§ 444 und 445 Abs. 2 HGB-E enthaltenen Regelungen und stellt klar, daß die dort jeweils normierte Verknüpfung mit der Rückgabe des Ladescheins nicht nur im Interesse des Frachtführers besteht, sondern vielmehr auch dem Schutz des rechtmäßigen Inhabers dient. Soweit die Vorschrift die Befolgung der genannten Weisungen ohne Rückerhalt des Ladescheins regelt, gibt sie die im geltenden Recht in § 447 Abs. 3, 2. Halbsatz, § 654 Abs. 3 HGB enthaltenen Bestimmungen in sprachlich überarbeiteter Form wieder. Darüber hinaus werden die geltenden Haftungsbestimmungen dahingehend erweitert, daß nunmehr auch der Fall der Ablieferung ohne Rückerhalt des Ladescheins geregelt wird. Nach geltendem Recht ist zweifelhaft, ob die Bestimmungen der §§ 448, 653 HGB, die Auslieferung des Gutes und Rückgabe des Ladescheins miteinander verknüpfen (vgl. nunmehr § 444 HGB-E), lediglich, wie dies der Wortlaut nahelegt, dem Schutz des Frachtführers dienen, oder ob demgegenüber nach dem Regelungszweck auch - im Interesse des rechtmäßigen Ladescheininhabers - Haftungsfolgen bei Zuwiderhandlung ausgelöst werden. Die ausdrückliche Aufnahme einer dahingehenden Haftungsregelung soll nunmehr die bestehenden Unklarheiten beseitigen und zugleich die von dem Wertpapier für den berechtigten Inhaber ausgehende Schutzwirkung stärken.

Satz 2 stellt klar, daß der Frachtführer in dem in Satz 1 beschriebenen Haftungsfall unbeschränkt haftet. Im geltenden Recht fehlt eine dahingehende Bestimmung, was zu einer Uneinheitlichkeit in der Rechtsanwendung

für die Frage, ob und inwieweit die vorzuschlagenden frachtrechtlichen Vorschriften nachgiebig gegenüber abweichenden Vereinbarungen sein sollten, eine eindeutige Wertentscheidung für ein künftiges Frachtrecht nicht herzuleiten: So sind zwischen den einzelnen Transportrechtsordnungen beachtliche - im wesentlichen historisch bedingte - Divergenzen zu erkennen, die etwa von der gänzlich dispositiven Ausgestaltung des allgemeinen HGB-Landfrachtrechts und des Binnenschiffrechts bis zum beidseitig zwingenden Charakter straßenfrachtrechtlicher Bestimmungen (vgl. Artikel 41 CMR, §§ 26, 22 GüKG) reichen.

Der Entwurf sucht eine Kompromißlösung. Er entscheidet sich daher weder für eine gänzlich dispositive noch für eine durchweg zwingende Ausgestaltung des Frachtrechts. Vorgeschlagen wird vielmehr ein Regelungsmodell, das einen Kernbestand frachtrechtlicher Vorschriften unter bestimmten gesetzlichen Vorgaben der Privatautonomie entzieht.

So enthält Absatz 1 Satz 1 der vorgeschlagenen Regelung den Grundsatz, daß von den dort aufgezählten frachtrechtlichen Vorschriften nur durch solche Vereinbarungen abgewichen werden kann, die im einzelnen ausgehandelt sind, wobei diese Abreden durchaus auch für eine Mehrzahl gleichartiger Verträge zwischen denselben Vertragsparteien getroffen werden können.

Diese Grundsatzregelung ist in erster Linie Ausdruck der Überlegung, daß der Spielraum der Privatautonomie, welchem auch angesichts der verfassungsmäßigen Verankerung in Artikel 2 Abs. 1 des Grundgesetzes grundlegende Bedeutung für unsere Rechtsordnung zukommt, nur dort eingeschränkt werden soll, wo dies unbedingt nötig und durch gesetzgeberisch zu wahrende Schutzbedürfnisse geboten ist. Als wesentliche Beweggründe, die eine gesetzgeberische Einschränkung der Vertragsfreiheit rechtfertigen können, kommen hierbei folgende Überlegungen in

marktunterlegenen Partei begründet. Unterschiedlich ausgestaltete Haftungsregelungen in allgemeinen Geschäftsbedingungen können dazu führen, daß das Haftungsrisiko völlig unüberschaubar wird - ein Zustand, der angesichts der Erfahrungen mit dem geltenden Transportrecht in jedem Falle vermieden werden sollte. Eine Ausnahme hiervon bildet allein die Beförderung von Briefen, bei deren Verlust oder Beschädigung nach derzeit noch geltendem Recht (§ 12 Abs. 1 PostG) überhaupt nicht gehaftet wird. Die in dem vorliegenden Entwurf vorgesehenen Haftungsregeln werden den Besonderheiten des postalischen Massenverkehrs in vielen Fällen nicht gerecht: Die Mehrzahl der zu befördernden Briefsendungen wird ohne direkten Kundenkontakt über Briefkästen eingeliefert. Der Absender ist oft nicht bekannt. Güterwert und Haftungsrisiko sind vom Beförderer kaum abschätzbar. Hier muß es dem Beförderer möglich bleiben, die Haftung - und nicht bloß die Haftungshöhe - durch allgemeine Geschäftsbedingungen zu modifizieren.

Aber auch die gegenteilige Lösung einer gänzlich und beidseitig zwingenden Ausgestaltung jedenfalls der Haftungsbestimmungen für allgemeine Frachtverträge soll nicht gewählt werden. Für eine solche Ausgestaltung spräche zwar, daß auf diese Weise eine Kalkulierbarkeit und Versicherbarkeit der im Schadensfall zu zahlenden Beträge erreicht werden könnte. Sie läßt jedoch außer acht, daß die vielfältigen, unterschiedlich ausgestalteten Sachverhalte im Transportbereich nicht befriedigend durch eine einheitliche Haftungsregelung, insbesondere einen einheitlichen Haftungshöchstbetrag erfaßt werden können.

Der Eingriff in die Vertragsfreiheit bleibt nach dem Entwurf auf bestimmte Regelungsgegenstände, so insbesondere die Haftung, also die sekundären Vertragspflichten, beschränkt und betrifft nur bestimmte Arten abweichender Vereinbarungen.

instrumentarium bereits bei der Qualifikation der Vertragsbedingung als solche, nicht erst bei deren Inhalt an. Auf diese Weise werden inhaltliche Wertungsfragen hinsichtlich des Klauselinhaltes vermieden.

Allerdings knüpft der Entwurf im Regelungswortlaut nicht an die in § 1 Abs. 1 AGB-Gesetz enthaltene Legaldefinition Allgemeiner Geschäftsbedingungen, etwa durch Verwendung des Begriffs "vorformulierte Vertragsbedingungen", an. Angesichts der verbreiteten Verwendung von Vertragsurkunden, die mit Hilfe elektronischer Datenverarbeitung erstellt werden, ergeben sich nämlich wachsende Rechtsunsicherheiten und Abgrenzungsschwierigkeiten im Zusammenhang mit dem herkömmlichen AGB-Begriff. Diese Schwierigkeiten sollen nunmehr durch die gewählte Formulierung "im einzelnen ausgehandelt", die der Vorschrift des § 1 Abs. 2 AGB-Gesetz entlehnt worden ist, vermieden werden. Diese Regelung hat sich in der Praxis bewährt; die Anknüpfung an den Tatbestand des "Aushandelns" gewährleistet außerdem nach der Kommission die Wahrung der rechtspolitischen Zielsetzungen zwingenden Rechts: Wenn Verhandlungen über die Vertragsbestimmungen stattgefunden haben, bestehen - anders als bei einer formalmäßigen Abbedingung durch einseitig gestellte Klauselwerke - keine durch zwingendes Recht zu wahrenden Schutzbedürfnisse, da davon auszugehen ist, daß die Parteien ihre jeweiligen Interessen in diese Verhandlungen eingebracht haben. Die erwähnten Abgrenzungsschwierigkeiten im Zusammenhang mit dem AGB-Begriff sollen dadurch vermieden werden, daß der äußeren Gestaltung des Vertragswerks keine Bedeutung zukommt, sondern vielmehr allein die konkrete Entstehungsgeschichte der Vereinbarung maßgeblich ist.

Auf der Grundlage der vorgeschlagenen Regelung muß weiter - entsprechend allgemeinen Beweislastgrundsätzen - derjenige, der eine abweichende Vereinbarung im Rechtsstreit inhaltlich für sich in Anspruch nimmt, deren Zulässigkeit und damit den Tatbestand des "Aushandelns"

Absatz 2 sieht hinsichtlich des in § 431 Abs. 1 bis 3 HGB-E vorgesehenen Haftungshöchstbetrages eine Ausnahme von dem in Absatz 1 Satz 1 niedergelegten Prinzip der nur individualvertraglichen Abdingbarkeit vor. Anders als nach Absatz 1 Satz 1, der Abweichungen vom Gesetzesrecht in bezug auf die Haftungsnormen nur durch Individualvereinbarung oder Rahmenvertrag vorsieht, soll es nach Absatz 2 Satz 1 auch im Rahmen allgemeiner Geschäftsbedingungen möglich sein, von dem in §§ 431 Abs. 1 HGB-E vorgesehenen Höchstbetrag von 8,33 Sonderziehungsrechten je Kilogramm Rohgewicht bei Verlust oder Beschädigung des Gutes abzuweichen.

Diese gesetzliche Öffnungsklausel zugunsten der Verwendung allgemeiner Geschäftsbedingungen erweitert den Spielraum für die Vertragsgestaltung auch im Rahmen des an sich - vorbehaltlich des Absatzes 1 - zwingenden Haftungsrechts, ist jedoch gleichzeitig in mehrfacher Hinsicht begrenzt. Zum einen betrifft diese Einschränkung der Reichweite zwingenden Rechts lediglich den Haftungshöchstbetrag, nicht jedoch die in Absatz 1 aufgelisteten Vorschriften, die die Haftungsgrundlage und die Haftungsmodalitäten betreffen. Insoweit verbleibt es bei dem vergleichsweise geringeren Spielraum, den Absatz 1 eröffnet. Zum anderen soll der Regelung durch allgemeine Geschäftsbedingungen lediglich derjenige Höchstbetrag zugänglich sein, der für die nach den §§ 429 bis 432 HGB-E zu leistende Entschädigung wegen Verlusts oder Beschädigung des Gutes gilt. Der Höchstbetrag für Schäden infolge Lieferfristüberschreitung (dreifacher Betrag der Fracht, § 431 Abs. 3 HGB-E) sowie der für sonstige Vermögensschäden infolge der Verletzung einer eng und unmittelbar mit der Ausführung der Beförderung des Gutes zusammenhängenden vertraglichen Pflicht geltende Haftungshöchstbetrag nach § 433 HGB-E, der das Dreifache des Betrages beträgt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre, bleiben unberührt. Abgesehen davon ist lediglich eine Veränderung des Haftungshöchstbetrages möglich, nicht jedoch dessen völlige Beseitigung (d. h. die

höhere Anforderungen an die AGB-Kontrolle durch den erkennenden Richter stellt.

Im Vergleich zum Gesetzesvorschlag der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts, wonach nur eine Anhebung des Haftungshöchstbetrags durch allgemeine Geschäftsbedingungen bis zum Dreifachen des Verlusts des Gutes nach dem Gesetz zu zahlenden Entschädigung zugelassen werden sollte, stellt sich die vorgeschlagene Lösung als deutliche Erweiterung des Handlungsspielraums der sich auf die Verwendung allgemeiner Geschäftsbedingungen stützenden Vertragsparteien dar. Eine solche Erweiterung des Anwendungsfeldes dispositiven Rechts trägt der Kritik an den Vorschlägen der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts Rechnung, wonach es grundsätzlich systemwidrig ist, einen so wesentlichen Parameter wie die Haftungshöhe einer Regelung im Wege allgemeiner Geschäftsbedingungen durch an sich als nicht schutzwürdig zu betrachtende Kaufleute zu entziehen. Der diesbezügliche Eingriff in die Vertragsfreiheit gehe zu weit. Die tatsächlichen Verhältnisse in der transportwirtschaftlichen Praxis seien, wie Schwer- oder Werttransporte zeigten, zu vielgestaltig, als daß durch einen einheitlichen Haftungsbetrag ohne die Möglichkeit der Abweichung im Wege allgemeiner Geschäftsbedingungen alle Konstellationen erfaßt werden könnten. Das Problem der Marktmacht begegne auch in anderen Zusammenhängen und werde dort üblicherweise durch andere gesetzliche Mechanismen, z. B. das Kartellrecht, angegangen. Mehr Spielraum für die Praxis sei daher unbedingt erforderlich.

Die Vereinbarung eines anderen als des gesetzlichen Haftungshöchstbetrages im Wege allgemeiner Geschäftsbedingungen soll allerdings nach Absatz 2 Satz 2 nur mit der Einschränkung zulässig sein, daß diese in den vorformulierten Vertragsbedingungen in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben wird. Diese Gestaltungsanforderung ist § 7 Abs. 2 und § 8 Abs. 2 des Ver-



Zu § 449 (Anwendung von Seefrachtrecht)

Die Vorschrift schafft die Voraussetzungen für die einheitliche Anwendung von Seefrachtrecht auf Schiffsbeförderungen, die aufgrund ihrer konkreten Ausgestaltung eine Nähe zum Seetransport aufweisen. Hiernach ist auf einen Frachtvertrag, der auf eine Güterbeförderung ohne Umladung sowohl auf Binnen- als auch auf Seegewässern gerichtet ist, Seefrachtrecht anzuwenden, wenn ein Konnossement ausgestellt ist (Nummer 1) oder der größere Teil der zurückzulegenden Gesamtstrecke auf Seegewässern liegt (Nummer 2). Die Vorschrift zielt auf eine Kompromißlösung hinsichtlich des Verhältnisses zwischen allgemeinem Frachtrecht und Seefrachtrecht. Sie gestattet, daß bei einer engen Verzahnung von Binnen- und Seeschifffahrt das auf Binnenschiffstransporte anzuwendende Recht so weit wie möglich an das Seefrachtrecht angelehnt wird. Andererseits sieht sie vor, daß im Interesse einer weitestgehenden Rechtsvereinheitlichung und in Fortführung der Entscheidung des geltenden Rechts, bei Binnenschiffsbeförderungen das Landfrachtrecht heranzuziehen (§ 26 BinSchG), grundsätzlich auch auf Binnenschiffstransporte die allgemeinen Vorschriften über das Frachtgeschäft anzuwenden sind.

Voraussetzung für die Anwendung von Seefrachtrecht nach der hier vorgeschlagenen Regelung ist zunächst, daß das Gut nach dem Vertragsinhalt ohne Umladung sowohl auf Binnen- als auch auf Seegewässern befördert werden soll. Die Vorschrift betrifft also lediglich solche Beförderungen, bei denen lediglich ein Beförderungsmittel eingesetzt wird. Für Transporte, an denen mehrere Verkehrsträger, zu denen auch ein Seeschiff gehört, beteiligt sind, wird die Problematik der Anwendung von Seefrachtrecht in § 451d Abs. 3 HGB-E gelöst: Diese Bestimmung eröffnet die Möglichkeit, durch - auch formularmäßige - Vereinbarung die Anwendung jedenfalls der seefrachtrechtlichen Haftungshöchstbeträge vorzusehen.

Der Vorschlag, anstelle der vorgenannten Regelungen bei einer gemischten Binnen-/Seebeförderung Seefrachtrecht zur Anwendung gelangen zu lassen, wird nicht aufgegriffen. Denn ohne weitere Anknüpfungskriterien besteht für eine solche Regelung keinerlei Rechtfertigung. Auch nach geltendem Recht wird Seefrachtrecht in einem solchen Falle nicht schlechthin angewendet. Die Anwendung von Seefrachtrecht läßt sich nur dann rechtfertigen, wenn ein besonders intensiver Bezug zur Seeschifffahrt besteht - sei es, weil ein Konnossement ausgestellt wurde, sei es, weil die auf Seegewässern zurückzulegende Strecke die größere ist.

frachtrechtliche Regelungen für den Umzugsvertrag nicht passen. Außerdem haben sich einige zusätzliche Regelungen, die speziell auf den Umzugsvertrag zugeschnitten sind und teils aus der Anlage GÜKUMB stammen, teils aber auch neu sind, als notwendig erwiesen. So gebieten etwa Gründe des Verbraucherschutzes, die den Absender treffende Haftung im Vergleich zum allgemeinen Frachtrecht zu modifizieren und zusätzliche Beratungspflichten des Umzugsunternehmers gegenüber seinem Kunden zu statuieren.

Wie sich aus dem letzten Halbsatz des § 450 HGB-E ergibt, können neben den allgemeinen frachtrechtlichen Vorschriften auf den Umzugsvertrag noch weitere Normkomplexe Anwendung finden.

Zunächst ist festzustellen, ob Vorschriften eines für die Bundesrepublik Deutschland bindenden internationalen Übereinkommens anwendbar sind. Ein spezielles internationales Übereinkommen zum grenzüberschreitenden Umzugsverkehr existiert derzeit noch nicht. Der Begriff "anwendbare internationale Übereinkommen" in § 450 HGB-E meint aber auch solche Übereinkommen, die für einzelne Verkehrsträger Regelungen zum allgemeinen Frachtrecht enthalten und auch auf Umzugsverträge anzuwenden sind. Insoweit ergibt sich ein differenziertes Bild je nach betroffenem Verkehrsträger.

Für den Straßenverkehr schließt Artikel 1 Abs. 4 Buchstabe c CMR die Anwendung dieses Übereinkommens auf die Beförderung von Umzugsgut ausdrücklich aus. Eine entsprechende Regelung findet sich im Seerecht nicht. Weder das von Deutschland ratifizierte Internationale Abkommen vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente, RGBI. 1939 II S. 1049, die sogenannten Haager Regeln, noch das die Haager Regeln modifizierende Brüsseler Protokoll vom 23. Februar 1968 zur Änderung des internationalen Abkommens vom 24. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente

Bei der Verweisung des § 450 HGB-E auf die Vorschriften des Ersten Unterabschnitts ist ferner zu berücksichtigen, daß dessen Vorschriften gemäß § 407 Abs. 3 Nr. 1 HGB-E nur für die Beförderung zu Lande (Straße, Schiene) und auf Binnengewässern gelten, nicht dagegen für die See- oder Luftbeförderung. Insoweit gehen die Vorschriften des Fünften Buchs des Handelsgesetzbuches über den Seehandel und das Luftverkehrsgesetz vor. Eine (analoge) Anwendung der Vorschriften des Ersten Unterabschnitts kann insofern allenfalls dann in Betracht kommen, wenn das spezielle See- und Luftfrachtrecht keine Regelung vorsieht, vielmehr von einer planwidrigen Lücke auszugehen ist und Sinn und Zweck des See- und Luftfrachtrechts einen ergänzenden Rückgriff auf die Vorschriften des Ersten Unterabschnitts nahelegen.

Der Begriff "Umzugsgut" in § 450 HGB-E ist weit zu verstehen. Eine gleichzeitige Wohnsitzverlegung des Absenders ist weder notwendiges Merkmal des Umzugsvertrages noch Voraussetzung für eine Anwendbarkeit der Vorschriften des Zweiten Unterabschnitts. Von den §§ 450 ff. HGB-E sollen daher auch Verträge über die Beförderung von privatem Heirats- und Erbgut (so auch bislang ausdrücklich § 1 GÜKUMB) sowie Büro- und Betriebsumzüge erfaßt sein. Umgekehrt bedeutet dies nicht, daß jeder Frachtvertrag, der lediglich ein einseitiges Handelsgeschäft auf der Seite des Frachtführers darstellt, gleichzeitig auch dem Zweiten Unterabschnitt unterfällt, auch wenn einzuräumen sein wird, daß Privatleute abgesehen von Versendungen, die zur Post aufgegeben werden, ansonsten im wesentlichen lediglich Umzugsgut befördern lassen.

Anders als die Anlage GÜKUMB enthält der Zweite Unterabschnitt keine gesonderten Regelungen für die Beförderung von Handelsmöbeln. Diese sind nicht als Umzugsgut im Sinne der §§ 450 ff. HGB-E anzusehen. Insoweit soll künftig vielmehr das allgemeine Frachtrecht des Ersten Unterabschnitts gelten. Auf die Möglichkeit, durch Ver-

Die Frage der Einbeziehung des Möbelab- und -aufbaus ist Teil des grundsätzlichen Gestaltungsproblems, wie weit der Kreis der umzugsvertraglichen Rechte und Pflichten im Gesetz gezogen werden soll. Eine abweichende Lösung hätte in einer sehr knappen Fassung der Grundpflichten des Frachtführers bestanden, zumal auch im Rahmen des Umzugsvertrages in Übereinstimmung mit dem vorgeschlagenen Fracht-, Speditions- und Lagerrecht vorrangig der idealtypische Leistungskern zu erfassen ist und somit werkvertragliche Elemente, die den Charakter des Umzugsvertrages als Beförderungsgeschäft nicht prägen, aus der Pflichtendefinition an sich fortbleiben müssen. Dem ist aber entgegenzuhalten, daß nur ein etwas weiter gefaßter Pflichtenkatalog dazu geeignet ist, den Verbraucher zu schützen. Als zu weitgehend wurde es jedoch empfunden, auch die Verpackung den vertragstypischen Pflichten des Frachtführers zuzuordnen, weil sich insoweit in vielen Fällen die Absender vorbehalten, das Umzugsgut jedenfalls teilweise selbst zu verpacken.

Die Pflicht des Frachtführers zum Ver- und Entladen des Umzugsgutes umfaßt sowohl den Transport aus dem und in das Gebäude zum Fahrzeug als auch den Fall, in dem der Absender abweichend von Absatz 1 das Ab- und Aufbauen der Möbel selbst übernimmt.

Absatz 2 erweitert den Pflichtenkreis des Frachtführers um die Ausführung sonstiger vereinbarter auf den Umzug bezogener Leistungen. Insoweit handelt es sich um Pflichten, die der Frachtführer nicht automatisch qua Gesetzesrecht zu erfüllen hat, sondern um Inhalte einer vertraglichen Vereinbarung. Soweit diese vereinbarten Pflichten auf den Umzug bezogen sind, bleiben sie umzugsvertraglicher und damit letztlich frachtvertraglicher Natur, ohne daß die Notwendigkeit besteht, von einem gemischten Vertrag auszugehen. Beispielhaft sind insofern die Versicherung und die Verpackung des Umzugsgutes genannt. Die Übernahme anderer derartiger Verpflichtungen ist denkbar, z. B. das Abhängen von Lampen,

tenabgrenzung zwischen privaten und gewerblichen Absendern also nicht an den herkömmlichen Begriff des Handelsgeschäfts und damit indirekt an den Kaufmannsbegriff des HGB, sondern daran angeknüpft werden, ob der Umzugsvertrag zu einem Zweck abgeschlossen wird, der weder einer gewerblichen noch einer selbständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann. Diese Formulierung, die den Kreis der besonderen Schutzkautele unterliegenden Personen einschränkt und etwa Freiberufler und gewerblich tätige Nichtkaufleute kaufmännischen Absendern gleichstellt, entspricht der modernen Gesetzgebung im Verbraucherschutzrecht. Sie findet sich in § 24a AGB-Gesetz in der Fassung des Gesetzes vom 19. Juli 1996 (BGBl. I S. 1013) und beruht auf der Vorgabe der EG-Richtlinie "Mißbräuchliche Klauseln in Verbraucherverträgen". Sie wird überdies in § 1031 Abs. 5 ZPO-E des Entwurfs eines Gesetzes zur Neuregelung des Schiedsverfahrensrechts verwendet.

Privatpersonen im Sinne dieser Definition, die einen Umzug in Auftrag geben, sind regelmäßig mit der Ausstellung von Frachtkunden nicht vertraut und erwarten auch, daß der von ihnen beauftragte Umzugsunternehmer ihnen alle schriftlichen Formalitäten, die mit dem Transport des Umzugsguts zusammenhängen, abnimmt. Auch nach gegenwärtigem Recht besteht gemäß § 20 Abs. 1 Anlage GÜKUMB eine Frachtbriefpflicht nur für den Transport von Handelsmöbeln, wobei allerdings offen bleibt, wer den Frachtvertrag auszustellen hat.

Absatz 1 Nr. 2 befreit den Absender, der den Umzugsvertrag zu privaten Zwecken abschließt, ferner von der ansonsten nach §§ 450, 411 HGB-E bestehenden Pflicht, das Gut, soweit erforderlich, zu verpacken und zu kennzeichnen. Da andererseits auch keine Verpflichtung des Frachtführers zur Verpackung und Kennzeichnung nach den allgemeinen Vorschriften des Ersten Unterabschnitts besteht und eine solche Pflicht auch nicht speziell im Zweiten Unterabschnitt für den Umzugsvertrag eingeführt

von gefährlichem Umzugsgut. Satz 1 beschränkt die nach §§ 450, 410 Abs. 1 HGB-E bestehende Unterrichtungspflicht des Absenders gegenüber dem Frachtführer für den Fall des Umzugs von Privatpersonen. Nach dem allgemeinen Frachtrecht des Ersten Unterabschnitts trifft den Absender eine doppelte Unterrichtungspflicht, die sich einerseits auf die genaue Art der Gefahr und andererseits auf erforderliche zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen bezieht. Im Gegensatz hierzu werden im Rahmen des Umzugs von Privatpersonen die präventiven Vorsichtsmaßnahmen gänzlich der Sphäre des Frachtführers zugeordnet. Eine Informationspflicht des Absenders besteht insoweit nicht. In bezug auf die Art der von dem Umzugsgut ausgehenden Gefahr wird die Verpflichtung des nichtgewerblichen und nicht selbständig beruflich tätigen Absenders im Vergleich zum allgemeinen Frachtrecht inhaltlich abgeschwächt. Im Rahmen von Umzügen zu privaten Zwecken werden vom Absender keine Informationen über die genaue Art der von dem Umzugsgut ausgehenden Gefahr geschuldet, sondern lediglich allgemein gehaltene Angaben über das zum Umzugsgut zählende gefährliche Gut. Danach soll der in der Regel nicht gefahrguttechnisch geschulte private Absender den Frachtführer lediglich darauf hinweisen, daß sich seiner Auffassung nach unter dem Umzugsgut bestimmte potentiell gefährliche Gegenstände (etwa Benzin oder Öl) befinden, und grob - durchaus auch in laienhafter Terminologie - angeben, welcher Natur die Gefahr ist, die von dem Gut ausgeht (z. B. Feuergefährlichkeit, ätzende Flüssigkeit, explosiver Stoff etc.). Eine genaue Spezifizierung der Gefahr, etwa anhand der Gefahrgutvorschriften, ist entbehrlich. Es soll dann Sache des Frachtführers sein, die notwendigen, aus diesen Basisinformationen abzuleitenden gefahrgutrechtlichen Folgerungen zu ziehen. Anders als im allgemeinen Frachtrecht muß die Information des Frachtführers auch nicht notwendigerweise schriftlich erfolgen.

Für Umzüge, die gewerblichen oder selbständigen beruflichen Tätigkeiten zuzuordnen sind, bewendet es dagegen bei der Pflicht nach § 410 Abs. 1 HGB-E.

ten durch den Absender, dessen Umzug privaten Zwecken dient (vgl. § 450g Nr. 2 HGB-E). Verletzt umgekehrt der Frachtführer seine nach Absatz 3 Satz 1 bestehende Pflicht, den Absender über die zu beachtenden Zoll- und sonstigen Verwaltungsvorschriften zu unterrichten, kommt wie bei einem Verstoß gegen die Pflicht nach Absatz 2 Satz 2 eine Haftung des Frachtführers wegen positiver Forderungsverletzung in Betracht.

§ 450b HGB-E bildet im übrigen auch das Vorbild für eine ähnliche Regelung im vorgeschlagenen Lagerrecht, nämlich den ebenfalls nur im Falle des Vorliegens eines einseitigen Handelsgeschäfts eingreifenden § 467 Abs. 2 HGB-E.

#### Zu § 450c (Haftung des Absenders in besonderen Fällen)

Nach § 450 in Verbindung mit § 414 Abs. 1 HGB-E würde den privaten Absender im Rahmen des Umzugsvertrages bei Verletzung bestimmter ihm obliegender Pflichten eine verschuldensunabhängige Haftung auch dann treffen, wenn der Frachtführer seinen speziell im Umzugsrecht nach § 450b HGB-E aufgestellten Unterrichtungspflichten nicht nachgekommen ist. Zumindest für den Fall einer solchen Verletzung der Unterrichtungspflicht des Frachtführers erscheint die verschuldensunabhängige Haftung des privaten Absenders zu hart. Die Abmilderung des Haftungsmaßstabes aus der Sicht des Absenders wird allerdings lediglich in bezug auf § 414 Abs. 1 Nr. 3 und 4 HGB-E praktisch, weil der Zweite Unterabschnitt nur insoweit nach § 450b Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 Satz 1 HGB-E relevante Unterrichtungspflichten zu Lasten des Frachtführers statuiert. Im einzelnen gilt in bezug auf die Haftungstatbestände der §§ 450, 414 Abs. 1 HGB-E folgendes:

Da in § 450b Abs. 1 Nr. 2 HGB-E keine Pflicht des Absenders zur Verpackung und Kennzeichnung begründet wird, ist eine verschuldensunabhängige Haftung des Absenders wegen mangelhafter Verpackung oder Kennzeichnung nach



haftung tritt dann das Mitverschulden an die Stelle der Mitverursachung. In den Fällen, in denen es auch im Rahmen des Umzugsvertrages bei der verschuldensunabhängigen Haftung bleibt, wird Satz 2 nicht benötigt, weil insofern § 414 Abs. 2 HGB-E über § 450 HGB-E unmittelbar anwendbar ist.

#### Zu § 450d (Besondere Haftungsausschlußgründe)

Die Vorschrift stellt - unter besonderer Berücksichtigung der spezifischen Gefahren, denen das Transportgut im Rahmen eines Umzuges ausgesetzt ist - eine die Regelung des § 427 HGB-E insgesamt verdrängende Normierung besonderer, dem Frachtführer zugute kommender Haftungsausschlußgründe dar. Sie integriert hierbei diverse, schon bisher in der Anlage GÜKUMB enthaltene Haftungsausschlußgründe, bemüht sich aber gleichwohl, den Katalog der Ausschlußgründe im übrigen am allgemeinen Frachtrecht zu orientieren. Auf die Ausführungen in der Begründung zu § 427 HGB-E wird daher ergänzend Bezug genommen.

Absatz 1 Nr. 1 entspricht weitgehend dem bisherigen Ausschlußgrund in § 18 Abs. 1 Anlage GÜKUMB. Im Vergleich zur dortigen Regelung wird vorliegend lediglich anstelle von "Dokumenten und Urkunden" nur noch von "Urkunden" gesprochen. Damit soll aber lediglich eine begriffliche Tautologie beseitigt werden, ohne daß eine inhaltliche Änderung beabsichtigt ist. Eine entsprechende Regelung über einen besonderen Haftungsausschluß beim Transport der in Nummer 1 genannten Wertsachen fehlt im allgemeinen Frachtrecht, weil der gewerbliche Transport derartiger besonders werthaltiger Güter in der Regel von Spezialfirmen, die besondere Sicherheitsmaßnahmen gewährleisten können, durchgeführt wird. Einem Umzugsunternehmer, der hierauf nicht spezialisiert ist, stehen derartige besondere Sicherungsmittel in der Regel nicht zur Verfügung. Durch eine solche Regelung soll der Absender dazu

Absatz 1 Nr. 4 übernimmt in sprachlich leicht veränderter Fassung § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 1. Halbsatz Anlage GÜKUMB.

Absatz 1 Nr. 5 stimmt inhaltlich mit § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 Anlage GÜKUMB überein. Es handelt sich insoweit ebenfalls um einen auf die speziellen Verhältnisse bei Umzügen zugeschnittenen Haftungsausschlußgrund. Typisches Beispiel ist insofern das Verbringen sperriger Umzugsgüter aus der alten oder in die neue Wohnung bei zu engen Transportwegen (etwa Treppenhäusern, Türen).

Absatz 1 Nr. 6 erweitert den nach § 427 Abs. 1 Nr. 6 HGB-E nur für lebende Tiere bestehenden Haftungsausschlußgrund in Übereinstimmung mit § 18 Abs. 2 Nr. 2 Anlage GÜKUMB auch auf die Beförderung von Pflanzen, die im Normalfall einen typischen Bestandteil des Umzugsgutes bilden. Anders als bei einem gewerblichen Spezialtransport von Pflanzen, wo die Beteiligten in der Regel besondere Behandlungs- und Schutzmaßnahmen zugunsten dieser empfindlichen Objekte vereinbaren werden, kann von einem Umzugsunternehmer jedenfalls für den typischen Fall nicht ohne weiteres erwartet werden, daß er mit den speziellen Behandlungsanforderungen für höchst unterschiedliche Arten von Pflanzen im Einzelfall vertraut ist. Bei längeren Transporten treten hier typischerweise häufig Frostschäden und Schäden wegen unzureichender Wässerung ein, die nicht ohne weiteres dem Frachtführer aufgebürdet werden können. Abweichende Spezialvereinbarungen zwischen den Parteien, gegebenenfalls gegen Aufpreis, bleiben selbstverständlich möglich.

Absatz 1 Nr. 7 stellt eine Kombination aus § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und § 18 Abs. 2 Nr. 1 Anlage GÜKUMB sowie § 427 Abs. 1 Nr. 4 HGB-E dar.

Die Vorschrift übernimmt im Grundsatz die entsprechende Regelung des Ersten Unterabschnitts unter Verzicht auf die dort ausdrücklich zusätzlich genannten Merkmale

Fernsehgerät behandelt werden sollte. Der Fall der Funktionsstörung wird daher im Entwurf als besondere Ausprägung einer anfälligen Beschaffenheit des Gutes eingeordnet und in den Katalog der Nummer 7 eingestellt.

Die widerlegliche Vermutung in Absatz 2 ist neu gegenüber der Anlage GÜKUMB, entspricht aber dem vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrecht des Ersten Unterabschnitts in § 427 Abs. 2 Satz 1 HGB-E. Bei dieser Regelung handelt es sich zwar im Vergleich zur geltenden Rechtslage um eine gewisse Erschwerung der Beweisführung durch den Frachtführer, da dieser nicht nur das Vorliegen eines besonderen Haftungsausschlußgrundes, sondern auch die Möglichkeit, daß der Schaden hierdurch entstanden ist, beweisen muß. Aus Gründen des Gleichlaufs mit dem allgemeinen Frachtrecht soll die Regelung aber auch für den Umzugsvertrag gelten.

Nach Absatz 3 muß der Frachtführer im Hinblick auf alle besonderen Haftungsausschlußgründe nach Absatz 1 behaupten und gegebenenfalls beweisen, daß er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen beachtet hat. Diese Einschränkung der Berufung auf besondere Haftungsausschlußgründe, die im allgemeinen Frachtrecht nach § 427 Abs. 3 und 4 HGB-E nur für einzelne besondere Haftungsausschlußtatbestände gilt, verändert die geltende Rechtslage zugunsten des Absenders. Die Einschränkung des Absatzes 3 gilt bislang nicht für den Haftungsausschluß nach Absatz 1 Nr. 1, also die Beförderung von Edelmetallen, Juwelen, Edelsteinen, Geld, Briefmarken, Münzen, Wertpapieren oder Urkunden. Eine unterschiedliche Behandlung zwischen diesem und den anderen Haftungsausschlußgründen ist nach Auffassung der Kommission nicht gerechtfertigt. Der Frachtführer soll für den Verlust oder die Beschädigung der genannten Gegenstände danach zumindest dann haften, wenn er sich nach den konkreten Umständen sorgfaltswidrig oder weisungswidrig verhalten hat.

zugs von Privatpersonen kann von allen Haftungshöchstbeträgen lediglich zugunsten, nicht aber zum Nachteil des Absenders abgewichen werden (vgl. § 450h Abs. 1, § 450g Nr. 1 HGB-E).

Die nach § 10 Abs. 1 Nr. 2 Anlage GÜKUMB bislang vorgesehene Wertdeklaration (hinsichtlich sonstiger Vermögensschäden ohne Begrenzung auf den dreifachen, bei Verlust des Gutes zu zahlenden Betrag) wird damit als gesetzliches Leitbild aufgegeben, kann aber Gegenstand einer vertraglichen Vereinbarung der Vertragsparteien sein.

#### Zu § 450f (Schadensanzeige)

Die vorgeschlagene Norm modifiziert die Frist für die Anzeige von Güterschäden sowie die Rechtsfolgen bei Unterlassen der Anzeige gegenüber dem allgemeinen Frachtrecht in § 438 Abs. 1 und 2 HGB-E. Diese Modifikationen gelten sowohl für gewerbliche als auch private Umzüge.

Anders als § 450f HGB-E in der Fassung des Vorschlags der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts, jedoch in Übereinstimmung mit dem vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrecht (§ 438 HGB-E) und in Anlehnung an die bisherige umzugsrechtliche Regelung in § 13 Anlage GÜKUMB, differenziert die vorgeschlagene Vorschrift zwischen äußerlich erkennbaren Schäden einerseits (Nummer 1) und äußerlich nicht erkennbaren Schäden andererseits (Nummer 2). Auf die von der Sachverständigenkommission vorgeschlagene einheitliche Rügefrist von 14 Tagen für beide genannten Schadenskategorien wird damit verzichtet.

Zwar ist das Argument der Sachverständigenkommission, daß der Absender in der von Druck und Hektik geprägten Umzugssituation mit einer sofortigen Kontrolle aller transportierten Bestandteile des Umzugsguts überfordert

um 4 Tage erweitert wird und im übrigen genau doppelt so lang bemessen ist wie die Frist nach dem vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrecht in § 438 Abs. 2 HGB-E von 7 Tagen.

Hinsichtlich der Rechtsfolgen einer unterlassenen rechtzeitigen Schadensanzeige folgt der Entwurf § 13 Anlage GÜKUMB und nicht dem vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrecht. Die unterlassene rechtzeitige Schadensanzeige hat ein Erlöschen der fraglichen Ansprüche zur Folge, während sich nach § 438 Abs. 1 Satz 1 HGB-E an die unterlassene Schadensanzeige lediglich eine widerlegliche Vermutung knüpft, daß das Gut in vertragsgemäßem Zustand abgeliefert worden ist. Die vergleichsweise härtere Sanktion rechtfertigt sich aus mehreren sachlichen Gesichtspunkten. Zum einen ist sie Kehrseite der verhältnismäßig großzügig bemessenen Frist für die Schadensanzeige. Zum anderen wird im Rahmen eines Umzugs regelmäßig gebrauchtes Gut transportiert, bei dem anders als bei neuwertiger Ware im nachhinein häufig streitig sein kann, wann und wodurch eingetretene Schäden entstanden sind. Die vorgeschlagene Regelung soll zu rascher und endgültiger Klärung der Verhältnisse anhalten.

§ 450f HGB-E betrifft allein Güterschäden. Für Ansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist bleibt es bei der nach § 450 in Verbindung mit 438 Abs. 3 HGB-E vorgeschriebenen längeren Rügefrist von 21 Tagen. Für Ansprüche wegen sonstiger Vermögensschäden besteht eine Rügepflicht innerhalb bestimmter Frist nicht.

In bezug auf Form und Adressat der Schadensanzeige gelten die allgemeinen Regeln der §§ 450, 438 Abs. 4 und 5 HGB-E. Dies bedeutet, daß anders als nach § 13 Abs. 2 Anlage GÜKUMB nicht stets schriftlich gerügt werden muß, sondern nur dann, wenn die Schadensanzeige nach Ablieferung des Guts erstattet wird. Entschließt sich der Absender dagegen zu einer Rüge bei Ablieferung - was jedenfalls bei äußerlich nicht erkennbaren Schäden frei-

ten, die bereits bei Abschluß des Umzugsvertrages zu erfüllen sind, Satz 1 Nr. 2 dagegen diejenigen, denen der Frachtführer spätestens bei Ablieferung des Gutes nachzukommen hat.

Bei Abschluß des Vertrages trifft den Frachtführer nach Satz 1 Nr. 1 eine dreifache Unterrichtungspflicht. Der Absender ist danach hinzuweisen auf die eingreifenden gesetzlichen (oder, sofern zulässig, abweichenden vertraglichen) Haftungsbestimmungen im allgemeinen, ferner die Möglichkeit, sowohl eine über die vorgesehenen gesetzlichen Haftungshöchstbeträge hinausgehende als auch inhaltlich für den Absender günstigere Haftung zu vereinbaren, sowie über die Möglichkeit des Abschlusses einer Transportversicherung.

Die Unterrichtungspflicht des Frachtführers geht damit inhaltlich über den bisherigen § 10 Abs. 2 Anlage GÜKUMB hinaus, der lediglich die Information über die Haftungsbestimmungen und die mit der Wertdeklaration zusammenhängenden Rechtsfolgen vorschreibt. Die weitergehenden Unterrichtungspflichten nach Satz 1 Nummer 1 sind schon mit Blick auf die fortschreitende Annäherung des Umzugsvertragsrechts an die Haftungsregeln des allgemeinen Frachtrechts, die für den Umzugsvertrag subsidiär gelten, soweit der Zweite Unterabschnitt keine besonderen Vorschriften statuiert, geboten.

Nach Satz 1 Nr. 2 ist zusätzlich bei der Ablieferung des Gutes der Empfänger über bestimmte Aspekte der Schadensanzeige zu unterrichten. Eine ähnliche Unterrichtungspflicht, verbunden mit der Sanktion des Nichterlöschens von Ersatzansprüchen, enthält bereits jetzt § 13 Abs. 3 Anlage GÜKUMB. Bezugspunkte der Unterrichtungspflicht sind zunächst wie in § 13 Abs. 3 Anlage GÜKUMB Form und Frist der Schadensanzeige. Da künftig eine Schadensanzeige nach §§ 450, 438 Abs. 4 und 5 HGB-E jedenfalls bei Ablieferung auch mündlich möglich sein soll, spricht die Vorschrift nur noch allgemein von

Rechtsfolge der Verletzung der bei Abschluß des Vertrages bestehenden Unterrichtungspflichten ist der Wegfall der in den §§ 450d und 450e HGB-E vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen (Satz 1 Nr. 1), Rechtsfolge der Verletzung der spätestens bei Ablieferung des Gutes eingreifenden Unterrichtungspflicht, daß sich der Frachtführer nicht auf das Erlöschen von Ansprüchen nach Ablauf der Schadensanzeigefrist berufen kann (Satz 1 Nr. 2).

Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen des ersten Unterabschnitts im Sinne des Satzes 1 Nr. 1 sind im einzelnen die §§ 426, 429, 430, 431 Abs. 3, §§ 432 bis 436 sowie § 437 Abs. 2 und 4. Unanwendbar sind dagegen §§ 427 und 431 Abs. 1, 2 und 4, die beim Umzugsvertrag durch §§ 450d und 450e HGB-E ersetzt werden.

Die Unterrichtung des Absenders nach Satz 1 Nr. 1 muß gemäß Satz 2 in drucktechnisch besonders hervorgehobener Form erfolgen. Die Einstellung der Unterrichtungen in einen allgemeinen Katalog verwendeter Allgemeiner Geschäftsbedingungen, möglicherweise noch an versteckter Stelle, soll danach nicht genügen. Gefordert ist vielmehr, daß die entsprechenden schriftlichen Hinweise gegenüber den übrigen Allgemeinen Geschäftsbedingungen abgehoben sind. Die gebotene drucktechnische Hervorhebung kann dabei auf verschiedene Arten geschehen, etwa durch Fettdruck, größere Schrifttypen, Unterstreichungen, besonderen Hinweis oder Herausnahme aus dem Katalog der übrigen Geschäftsbedingungen. Die Regelung ist verwandt mit ähnlichen Bestimmungen in § 7 Abs. 2 und 8 Abs. 2 des Verbraucherkreditgesetzes, § 2 Abs. 1 des Gesetzes über den Widerruf von Haustürgeschäften und ähnlichen Geschäften sowie § 3 Abs. 2 Nr. 5 des Fernunterrichtsschutzgesetzes.

Abweichend von den Vorschlägen der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts soll ferner zusätzlich das Erfordernis einer gesonderten Unterschrift

ternehmer die gesetzlichen oder in den Beförderungsbedingungen enthaltenen Haftungsbestimmungen durch Vertrag weder ausschließen noch beschränken kann, soweit die Beförderungsbedingungen anzuwenden sind. Für diese Entscheidung des Gesetzgebers waren einerseits - soweit es um vom Gesetz abweichende Regelungen zu Lasten des Absenders geht - Gründe des Verbraucherschutzes maßgeblich, zum anderen jedoch auch die Vorstellung, daß es insoweit zum Schutze des Gewerbes vor übermäßigem Wettbewerb einer Ausschaltung des Konditionenwettbewerbes bedürfe, insbesondere hinsichtlich der eingreifenden Haftungsvorschriften. Insoweit trägt die Regelung Züge eines staatlich verordneten Konditionenkartells in sich und geht weit über das erforderliche Maß zwingenden Rechts hinaus.

Der Entwurf geht davon aus, daß das Umzugsvertragsrecht zumindest insofern stärker dem Wettbewerb geöffnet werden sollte, als nicht Aspekte des Verbraucherschutzes ein bestimmtes Mindestniveau zwingend erscheinen lassen. Er schlägt deshalb zwar keine vollständige Dispositivität der Vorschriften des Zweiten Unterabschnitts - die im übrigen auch für das allgemeine Frachtrecht des Ersten Unterabschnitts nicht gegeben ist - vor, sondern eine Lösung, die zwischen Umzügen von Privatpersonen (Absatz 1) und gewerblichen Umzügen (Absatz 2) differenziert.

Absatz 1 betrifft nur diejenigen Umzugsverträge, die der Absender zu einem Zweck abschließt, der weder einer gewerblichen noch einer selbständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann, also Umzüge von Privatpersonen. Absatz 1 Satz 1 erklärt für diesen Fall zwei Gruppen von Normen für einseitig zwingend. Dies sind einmal die die Haftung regelnden Vorschriften des Zweiten Unterabschnitts, also die §§ 450c bis 450g sowie 450b Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 Satz 1 HGB-E. Die übrigen Vorschriften des Zweiten Unterabschnitts, die im wesentlichen das beiderseitige Leistungsprogramm regeln (Mö-



Absatz 1 Satz 3 schließt die Anwendung des § 448 HGB-E (über § 450 HGB-E) für den Fall des Umzugs von Privatleuten aus. Die Vorschrift zieht lediglich die Konsequenz aus der einseitig zwingenden Ausgestaltung des Umzugsrechts bei Umzug von Privatleuten nach Satz 1. Anders als im allgemeinen Frachtrecht, das in § 448 Abs. 1 HGB-E jedenfalls in Individualabreden und Rahmenvereinbarungen (die indes beim Umzugsvertrag ohnehin regelmäßig nicht relevant würden) auch Abweichungen vom Gesetzesrecht zu Lasten des Absenders zuläßt, sollen im Rahmen solcher Umzugsverträge, die lediglich einseitige Handelsgeschäfte darstellen, lediglich Abweichungen zugunsten des Absenders möglich sein.

Absatz 2 betrifft ausschließlich den Umzugsvertrag, der der gewerblichen oder beruflichen Sphäre zuzuordnen ist, also den Umzug von Unternehmen und selbständigen Freiberuflern. Insoweit wird voll das Konzept des § 448 HGB übernommen, und zwar sowohl in bezug auf die nach § 450 HGB-E anwendbaren Vorschriften des Ersten Unterabschnitts als auch für die speziellen umzugsvertraglichen Vorschriften des Zweiten Unterabschnitts. Insoweit kann also durch Individualabrede oder Rahmenvereinbarung von den in § 448 Abs. 1 HGB-E genannten Haftungsvorschriften und den korrespondierenden Haftungsvorschriften des Zweiten Unterabschnitts sowohl zu Lasten als auch zugunsten des Frachtführers abgewichen werden. Außerdem ist in Übereinstimmung mit § 448 Abs. 2 HGB-E eine Abweichung von dem - im Umzugsrecht den in § 431 Abs. 1 und 2 HGB-E genannten Betrag ersetzenden - Haftungshöchstbetrag von 800,- DM pro Kubikmeter Laderaum nach § 450e HGB-E durch allgemeine Geschäftsbedingungen nach oben und unten möglich. Ebenso gilt § 448 Abs. 3 HGB-E entsprechend. Wegen der Einzelheiten wird auf die Begründung zu § 448 HGB-E Bezug genommen.

Beförderungsmittel, bei dessen Verwendung der Schaden eingetreten ist. Diese Lösung wird allgemein als "network-System" bezeichnet. Ist der Schadensort nicht feststellbar, so hat der Frachtführer für den Schaden nach dem Recht der Teilstrecke einzustehen, welches für den Berechtigten am günstigsten ist. Den Frachtführer trifft die Beweislast dafür, daß der Schaden auf einer anderen Teilstrecke eingetreten ist.

Vielfach sind in der Praxis außerdem Allgemeine Geschäftsbedingungen gebräuchlich, deren rechtliche Beurteilung allerdings insbesondere im Hinblick darauf, daß diese Bedingungen meist in international verwendeten, nicht primär auf das deutsche Recht zugeschnittenen Vertragsformularen enthalten sind, oft zweifelhaft ist.

Mit dem Entwurf soll die bestehende Rechtsunsicherheit beseitigt und eine interessengerechte sowie praktikable Regelung für die multimodale Beförderung bereitgestellt werden. Hierbei wird der Vertrag über die multimodale Beförderung, wie sich aus der Einstellung der im Dritten Unterabschnitt enthaltenen Regelungen in den Abschnitt "Frachtgeschäft" ergibt, als ein Unterfall des Frachtvertrages ausgestaltet. Die zur Rechtsnatur dieses Vertrages vertretenen Auffassungen, es handele sich um einen gemischten Vertrag oder um sogar einen Vertrag sui generis, werden mithin nicht aufgegriffen. Vorzug der Ausgestaltung als Frachtvertrag ist, daß die Einführung eines neuen Vertragstyps, die zu einer größeren Regelungsunsicherheit führen könnte, vermieden wird. Außerdem verleiht die Gestaltung als Frachtvertrag am treffendsten dem zentralen Vertragsinhalt Ausdruck: Ein Vertrag über einen multimodalen Transport ist - wie ein Vertrag über einen unimodalen Transport - auf die Beförderung des Gutes gerichtet; Unterschiede ergeben sich nur hinsichtlich der Wahl des Verkehrsmittels.

In begrifflicher Hinsicht wird davon abgesehen, die Bezeichnungen, die in der Praxis zur Kennzeichnung eines

mehrere Beförderungsmittel derselben Art eingesetzt werden, sondern daß sich die verwendeten Verkehrsmittel vielmehr in ihrer Art unterscheiden müssen. Dies ist etwa der Fall bei einer Beförderung mit Lkw und Binnenschiff. Die Frage, ob es sich im Einzelfall um verschiedene "Arten" der Beförderungsmittel handelt, soll der Rechtsprechung überlassen werden. Probleme, die sich aus der Vielfalt heute verwendeter Fahrzeuge, insbesondere der zunehmenden Spezialisierung, ergeben können, sind ohnehin nur anhand des konkreten Einzelfalls lösbar.

In rechtlicher Hinsicht muß nach dem Regelungsvorschlag als Kennzeichen einer multimodalen Beförderung folgendes ergänzend hinzukommen: Unter der Prämisse, daß über die jeweilige "Teilstrecke", d. h. - nach der im Entwurf enthaltenen Legaldefinition - über jeden Teil der Beförderung mit jeweils einem Beförderungsmittel, Einzelverträge geschlossen sind, müssen mindestens zwei dieser Verträge unterschiedlichen Regelungsregimen angehören. Durch diese zusätzliche Voraussetzung soll sichergestellt werden, daß nur dann die Sonderregelungen über den multimodalen Verkehr Anwendung finden, wenn auch unter rechtlichen Gesichtspunkten eine andere Situation als bei unimodaler Beförderung besteht. Ein vergleichbarer Ansatz findet sich auch in der in Artikel 2 Abs. 1 Satz 2 CMR enthaltenen Regelung über den Huckepack-Verkehr, die für die Anwendung einer anderen Rechtsordnung als der CMR ebenfalls an das auf hypothetische Einzelverträge anzuwendende Teilstreckenrecht anknüpft.

Für den Fall, daß die tatbestandlichen Voraussetzungen des multimodalen Verkehrs wie beschrieben vorliegen, trifft § 451 HGB-E hinsichtlich des in der Rechtsfolge anwendbaren Rechts in Satz 1 eine Grundsatzregelung dahingehend, daß die Vorschriften des Ersten Unterabschnitts, d. h. die Allgemeinen Vorschriften über das Frachtgeschäft, anzuwenden sind, soweit nicht die folgenden besonderen Vorschriften oder anwendbare internationale Übereinkommen etwas anderes bestimmen. Die nach-

dern überhaupt nur abstrakt nach der Gesamtheit der einschlägigen Regelungen beantwortet werden. Hierbei bestehen erhebliche Beurteilungsunsicherheiten, die auch nicht dadurch zufriedenstellend zu lösen sein dürften, daß etwa die Entscheidung dem Geschädigten als Betroffenen überlassen oder allein auf die Höhe der Haftungssumme abgestellt wird.

Die nunmehr vorgeschlagene "Einheitslösung" vermeidet diese Wertungsfragen. Deutliche Vorzüge dieser Lösung sind weiter Regelungsklarheit und Praktikabilität: Diese bietet eine verlässliche Haftungsbasis für Fälle unbekanntem Schadensorts und ermöglicht es, auf die aufwendige Ermittlung bzw. sogar den Vergleich sämtlicher Teilstreckenrechte in diesen Fällen zu verzichten. Da das allgemeine Frachtrecht auf größtmöglichen Interessenausgleich der Beteiligten zielt, ist weiter davon auszugehen, daß es nicht nur für die unimodale, sondern auch für die multimodale Beförderung eine angemessene Haftungslösung bietet. Die Schaffung eines gesonderten Haftungssystems für die Fälle unbekanntem Schadensorts bei einer multimodalen Beförderung würde demgegenüber zu einer weiteren Zersplitterung des Transportrechts beitragen; hierauf kann, da dem allgemeinen Frachtrecht in der beschriebenen Weise eine Auffangfunktion zugewiesen werden kann, verzichtet werden.

Der letzte Halbsatz des Satzes 1 regelt schließlich nicht nur das Verhältnis innerstaatlicher frachtrechtlicher Bestimmungen zueinander, sondern statuiert daneben ausdrücklich den Vorrang anwendbarer internationaler Übereinkommen. Auf diese Weise soll vermieden werden, daß die vorgeschlagene Neuregelung mit von der Bundesrepublik Deutschland ratifizierten internationalen Übereinkommen kollidiert. Das Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 24. Mai 1980 über den internationalen multimodalen Gütertransport ist bislang von der Bundesrepublik Deutschland nicht ratifiziert worden. In Betracht kommt daher nach dem derzeitigen Rechtszustand hier nur

Zu § 451a (Bekannter Schadensort)

Die Vorschrift beinhaltet eine Haftungs- und Beweislastregelung für die Fälle bekannten Schadensortes. Nach Satz 1 bestimmt sich, wenn feststeht, daß das schadensursächliche Ereignis auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, die Haftung des Frachtführers nach dem auf einen hypothetischen Einzelvertrag über diese Teilstrecke anzuwendenden Recht. Nach Satz 2 trägt diejenige Partei, die den Eintritt des Schadensorts auf einer bestimmten Teilstrecke behauptet, die Beweislast hierfür.

Hinsichtlich des anzuwendenden Rechts folgt der Entwurf somit für die Fälle bekannten Schadensorts dem auch der einschlägigen Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGHZ 101, S. 172, 180) sowie der überwiegenden Auffassung im Schrifttum zugrundeliegenden sog. "network"-System. Durch Anwendung des Rechts der schadensträchtigen Teilstrecke bei bekanntem Schadensort kann nämlich am ehesten den Besonderheiten der jeweiligen Spezialtransporte, auf die die traditionellen Sonderfrachtrechte zugeschnitten sind, Rechnung getragen werden.

Die in Satz 2 vorgeschlagene Beweislastverteilung soll größtmögliche Einfachheit und Praktikabilität bei der Rechtsanwendung gewährleisten: Indem die Beweislast für den Schadenseintritt auf einer bestimmten Teilstrecke demjenigen zugewiesen wird, der dies im Prozeß behauptet, wird an ein leicht erkennbares Kriterium angeknüpft. Im übrigen wird auch der Interessenlage der Beteiligten Rechnung getragen, da in der Regel eine Partei nur dann den Schadenseintritt auf einer bestimmten Teilstrecke behaupten wird, wenn ihr dies nach ihrer Einschätzung als vorteilhaft erscheint. Aus der vorgeschlagenen Beweislastregelung ergibt sich weiter, daß in den Fällen des "non liquet", in denen entweder keine der Parteien Tatsachen zum Schadenseintritt auf einer bestimmten Teilstrecke vorträgt oder aber dieser von der behauptenden Partei nicht bewiesen ist, also die Voraus-

lichkeiten zum Nachteil des Geschädigten abzuschneiden, die sich daraus ergeben, daß dieser bewußt den ihm bekannten Schadensort verschweigt. In Betracht kommt aber auch, daß in der Praxis die Anzahl der Fälle überwiegt, in denen der Schadensort objektiv nicht aufklärbar ist, wie dies etwa im Containerverkehr denkbar ist. Dann würde das Alternativmodell den Frachtführer einseitig belasten.

In diesem Zusammenhang ist weiter zu beachten, daß sich die Ausgangssituation für den Geschädigten angesichts des neu geschaffenen Regelungsumfelds nunmehr grundlegend ändert: Während das geltende Recht keine Lösung für Fälle unbekanntem Schadensorts bietet, diese vielmehr von der höchstrichterlichen Rechtsprechung zu entwickeln war, hält die vorgeschlagene Regelung hierfür eine Regelung bereit. Aus diesem Grund ist der Geschädigte nicht als in gleicher Weise schutzbedürftig wie nach geltendem Recht anzusehen. Unter der Voraussetzung, daß eine Basishaftung auf der Grundlage des allgemeinen Frachtrechts eine jedenfalls akzeptable Lösung für Schadensfälle bietet, sind Einzelfälle, in denen der Frachtführer bei gemischter Beförderung den Schadensort trotz Kenntnis nicht angibt, um sich die für ihn etwa mildere Haftung nach dem allgemeinen Frachtrecht zu erhalten, zu vernachlässigen.

Im Zusammenhang mit der Haftungs- und Beweislastregelung für die Fälle multimodalen Transports stellt sich schließlich auch die Frage der Erfassung lediglich beförderungsnaher Leistungsphasen, etwa Lagerei und Umschlag, innerhalb eines Gesamttransports. Problematisch erscheint hierbei insbesondere, wie diejenigen Fälle zu regeln sind, in denen der Schaden bekanntermaßen während einer dieser Leistungsphasen eingetreten ist.

Diesbezüglich besteht jedoch kein gesonderter Regelungsbedarf: So hat der Frachtführer, der eine Gesamtleistung anbietet, die auf Ortsverbringung des in seine Obhut ge-

Zu § 451b (Schadensanzeige. Verjährung)

Die Vorschrift enthält eine Sonderregelung hinsichtlich des auf Schadensanzeige und Verjährung anzuwendenden Rechts. Diesbezüglich erschien eine Abweichung von dem in den vorangegangenen Bestimmungen aufgestellten Haftungssystem angezeigt, da hier das Aufeinanderfolgen verschiedener Teilstrecken, das zu einem Nebeneinander unterschiedlicher Anzeige- und Verjährungsregelungen führen kann, besonders einschneidende Rechtsfolgen haben kann und ein unimodal konzipiertes Frachtrecht - sei es das jeweilige Teilstreckenrecht, sei es das allgemeine Frachtrecht als "Einheitsrecht" - auf solche Fälle nicht zugeschnitten ist: So dürfte in der Praxis häufiger die Fallkonstellation auftreten, daß der Schadensort zunächst unbekannt ist und sich erst im Nachhinein, etwa im Rahmen der Auseinandersetzung um den Schadensfall oder im Rechtsstreit, herausstellt. In dieser Situation werden häufig die Anzeigeerfordernisse des nunmehr aufgrund § 451a HGB-E anwendbar erkannten Teilstreckenrechts nicht eingehalten oder die Verjährung abgelaufen sein. Dies ist insbesondere im Hinblick darauf denkbar, daß der Anspruchsteller die Rechtslage zuvor nach einer anderen, jetzt nicht mehr einschlägigen Rechtsordnung beurteilt und hieran sein Verhalten ausgerichtet haben kann. Ein voll umfänglicher Bestandsschutz zugunsten des Geschädigten dahingehend, daß dieser an der einmal erfolgten Beurteilung festhalten kann, erscheint hier allerdings nicht erforderlich. Vielmehr muß es als allgemeines Prozeßrisiko angesehen werden, daß ein Anspruchsteller die Rechtslage zunächst auf der Grundlage bestimmter Vorschriften beurteilt, sich aber im Prozeßverlauf herausstellt, daß andere, ihm ungünstigere Vorschriften anwendbar sind. Im Hinblick darauf, daß der Geschädigte bei multimodaler Beförderung jedenfalls dem Nachweis des Schadensorts eher fernsteht, ist es jedoch durchaus gerechtfertigt, den Interessen des Geschädigten zumindest dadurch entgegenzukommen, daß ihm eine für ihn überschaubare Regelung geboten wird. Um zugleich auch

letzte Streckenabschnitt im Ausland liegt und daher unter Umständen auf ausländisches Teilstreckenrecht zurückgegriffen werden muß, was nur schwer zu ermitteln und anzuwenden ist, kann aber auch auf die Auffangregel zu Absatz 1 Satz 1 zurückgegriffen und § 438 HGB-E angewendet werden.

Die in Absatz 2 enthaltenen Bestimmungen über die Verjährung behalten im Grundsatz den Regelungsmechanismus der §§ 451, 451a HGB-E bei. Für das aufgrund dieser Bestimmungen anzuwendende, auch für die Verjährung einschlägige Recht wird lediglich in zweierlei Hinsicht eine Sonderregelung getroffen: So wird in Satz 1 zunächst klargestellt, daß für den Verjährungsbeginn, wenn dieser vom Ablieferungszeitpunkt abhängt, auf den der Letztanlieferung abzustellen ist. Eine solche Regelung erscheint erforderlich, da anderenfalls Unklarheiten bestehen könnten, ob etwa auch die Beendigung der Beförderung auf einer einzelnen Teilstrecke als "Ablieferung" anzusehen ist. Weiter wird in Satz 2 die allgemeine frachtrechtliche Verjährungsregelung des § 439 HGB-E zur Gewährleistung einer Mindestverjährung im Interesse des Anspruchsberechtigten herangezogen. Auf diese Weise soll - unabhängig davon, ob und wann der Schadensort bekannt wird - eine für beide Seiten verlässliche Basisregelung, die zugleich etwaige Manipulationsmöglichkeiten im Rechtsstreit abschneidet, geschaffen werden.

Bedenken im Hinblick darauf, daß die vorgeschlagene Vorschrift jeweils auch Fälle erfassen könnte, in denen die haftungsrelevante Teilstrecke einem internationalen Übereinkommen unterliegt, so daß sich hieraus Verstöße gegen völkerrechtliche Verpflichtungen der Bundesrepublik ergeben könnten, sind nicht begründet. Denn die für die Bundesrepublik Deutschland geltenden völkerrechtlichen Regelungen halten keine adäquate Antwort für die hier angesprochenen Fragen der Verjährung und Schadensanzeige bei multimodalem Transport bereit, so daß es der Bundesrepublik Deutschland ohne weiteres möglich sein



cher Frachtvertrag geschlossen ist, der nach seinem Inhalt auf den Einsatz verschiedenartiger Beförderungsmittel gerichtet ist. Auf einen "multimodalen Umzugsvertrag" in diesem Sinne sind nach Satz 1 die Vorschriften des Zweiten Unterabschnitts anzuwenden. Nach der den Zweiten Unterabschnitt einleitenden Regelung in § 450 HGB-E über das jeweils anzuwendende Recht sind mithin vorrangig die besonderen Vorschriften des Zweiten Unterabschnitts bzw. anwendbare internationale Übereinkommen, ergänzend die allgemeinen Bestimmungen des Ersten Unterabschnitts heranzuziehen. Somit soll im Grundsatz - abweichend von den für den allgemeinen multimodalen Frachtvertrag geltenden Bestimmungen der §§ 451 bis 451b HGB-E - durchweg eine "Einheitslösung" auf der Basis der für den unimodalen Umzugsvertrag geltenden Bestimmungen des Zweiten Unterabschnitts eingreifen. Dies gilt nach Satz 1 für alle Fälle des "multimodalen Umzugsvertrags", unabhängig davon, ob der Schadensort bekannt oder unbekannt ist.

Durch Statuierung dieser "Einheitslösung" auf der Basis des allgemeinen Umzugsrechts soll der bereits im Rahmen der grundsätzlichen Erörterungen zum Umzugsrecht erkannten Sondersituation bei Umzugstransporten auch für die Fälle multimodaler Beförderung Rechnung getragen werden. So soll die einheitliche Anknüpfung an ein uniformes Regelungssystem insbesondere den Schutzbedürfnissen des Umzugskunden dienen. Dieser befindet sich bei Umzügen ohnehin in einer Ausnahmesituation, da er in der Regel sämtliche Güter, durch die er einen bestimmten Lebensbereich, in der Mehrzahl der Fälle sogar seine Privatwohnung, gestaltet hat, dem Beförderer anvertraut. Er sähe sich daher durch das für das allgemeine Frachtrecht entwickelte Regelungsmodell, das ein Ineinandergreifen von "Einheitslösung" und "network"-System vorsieht, wonach gegebenenfalls auch die Anwendung unterschiedlicher Transportrechtsordnungen auf denselben Umzugsvorgang in Betracht kommt, eher überfordert. Durch Verweisung auf das allgemeine Umzugsrecht wird schließlich sicherge-

nationaler Übereinkommen, nämlich der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM), des Warschauer Abkommens sowie der Haager Regeln in Betracht.

#### Zu § 451d (Abweichende Vereinbarungen)

Die Vorschrift bestimmt die Grenzen vertraglicher Gestaltungsmöglichkeiten bei Beförderungen mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln. Regelungsziel ist es, im Interesse der Einfachheit und Übersichtlichkeit soweit wie möglich das zum allgemeinen Frachtrecht in § 448 HGB-E entwickelte Konzept auf den multimodalen Verkehr zu erstrecken. Die für das allgemeine Frachtrecht angestellten Überlegungen können im Grundsatz auch auf die Fälle der Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln übertragen werden, da Schutzbedürfnisse und Interessenlage dieselben sind.

Absatz 1 bestimmt dementsprechend in Satz 1 zunächst, daß von der Vorschrift des § 451b Abs. 2 Satz 1 HGB-E, die als einzige der Bestimmungen des Dritten Unterabschnitts eine eigenständige Regelungsaussage, nicht lediglich eine Rechtsanwendungsbestimmung enthält, nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im einzelnen ausgehandelt ist. Dabei kann die Vereinbarung durchaus für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen sein. Eine Abweichung wird hier mithin nur unter denjenigen Voraussetzungen zugelassen, die auch § 448 Abs. 1 Satz 1 HGB-E für bestimmte Vorschriften des allgemeinen Frachtrechts aufstellt.

Im übrigen ordnet Satz 2 des Absatzes 1 an, daß sich die Abdingbarkeit der in diesem Unterabschnitt enthaltenen Bestimmungen jeweils nach derjenigen Vorschrift richtet, auf die diese Bestimmungen Bezug nehmen. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, daß sich die Frage der zwin-

Absatz 2 erweitert - über Absatz 1 hinausgehend - die Gestaltungsfreiheit der Parteien durch Zulassung auch vorformulierter Vertragsbedingungen. Damit soll den dringenden Bedürfnissen der Praxis, die sich in heute verbreiteten Vertragsformularen und Standardbedingungen, so den UNCTAD/ICC-Regeln für multimodale Transportdokumente von 1992 oder des FIATA Multimodal Transport Bill of Lading von 1992 manifestieren, Rechnung getragen werden.

Allerdings stellt die vorgeschlagene Regelung für zulässigerweise zu verwendende Vertragswerke zugleich inhaltliche Vorgaben auf: Eine Öffnung auch für formularmäßige Vereinbarungen erfolgt nur insoweit, als diese die Haftung bei bekanntem Schadensort (§ 451a HGB-E) betreffen. Denn die Abdingbarkeit der bei unbekanntem Schadensort anwendbaren Vorschriften - auch soweit es um vorformulierte Vertragsbedingungen geht - beantwortet sich nach § 451d Abs. 1 Satz 2, § 451 Satz 1 in Verbindung mit § 448 HGB-E. Nach der hier vorgeschlagenen Regelung kommt eine Abweichung im Rahmen vorformulierter Vertragsbedingungen weiter nur insoweit in Betracht, als sie inhaltlich auf die Anwendung der allgemeinen frachtrechtlichen Vorschriften des Ersten Unterabschnitts gerichtet ist. Zugelassen sind also zum einen Vereinbarungen, die unter Durchbrechung des "network"-Systems eine Einheitshaftung auf der Grundlage des allgemeinen Frachtrechts vorsehen (Nummer 1), zum anderen solche, nach denen jedenfalls einzelne Teilstreckenrechte für den Fall des Schadenseintritts auf dieser Strecke durch das allgemeine Frachtrecht ersetzt werden sollen (Nummer 2). Auf diese Weise soll sichergestellt werden, daß die Verwendung formularmäßiger Vereinbarungen nicht zur Folge hat, daß entweder eine gänzlich unübersichtliche Rechtslage entsteht oder daß Ergebnisse herbeigeführt werden, die mit den Wertungen des Ersten Unterabschnitts nicht im Einklang stehen. Wenn Formularverträge nur - wie vorgeschlagen - auf die Vereinbarung der Haftung nach den Vorschriften des Ersten Unterabschnitts gericht-

allgemeinen Vorschriften durch Vereinbarung gerichtet ist, nicht bedarf.

Abweichend von dem Vorschlag der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts bedarf es keiner Sonderregelung für den Fall, daß der Vertrag auch die Beförderung mit einem Seeschiff zum Gegenstand hat. Die von der Sachverständigenkommission vorgesehene Bestimmung sollte es über Absatz 2 hinaus ermöglichen, in diesem Fall auf die mit zwei Sonderziehungsrechten je Kilogramm Rohgewicht deutlich niedrigeren seerechtlichen Haftungshöchstsummen zurückzugreifen (zu den Gründen hierfür vgl. Bericht der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts aaO., Begründung zu § 451d, S. 152 f.). Da nach dem vorliegenden Entwurf ohnehin gestattet ist, im Wege allgemeiner Geschäftsbedingungen von dem allgemeinen frachtrechtlichen Haftungshöchstbetrag von 8,33 Sonderziehungsrechten je Kilogramm Rohgewicht sowohl nach unten als auch nach oben abzuweichen (vgl. § 448 Abs. 2 HGB-E in der Fassung dieses Entwurfs), ist eine Sonderregelung für multimodale Beförderungen, die unter anderem die Beförderung mit einem Seeschiff zum Gegenstand haben, überflüssig.

Auch ohne ausdrückliche Regelung kann damit das heute im internationalen Verkehr gebräuchliche FIATA Multimodal Transport Bill of Lading von 1992, das gegenwärtig für multimodale Transporte unter Einschluß eines Schiffstransports durchweg die Anwendung der Haager Regeln vorsieht (Klauseln Nr. 6.6., 7.2.), weiterhin angewendet werden, ohne daß gegen deutsches Recht verstoßen wird.

Absatz 3 ordnet schließlich die Unwirksamkeit jeglicher Parteivereinbarung, die gegen eine zwingend geltende Bestimmung eines für die Bundesrepublik Deutschland verbindlichen internationalen Übereinkommens verstößt, an. Die Vorschrift statuiert insoweit ausdrücklich einen Anwendungsvorrang dieser internationalen Übereinkommen auch gegenüber solchen Parteivereinbarungen, die in den

## **Zum Fünften Abschnitt (Speditionsgeschäft)**

### **Zu § 452 (Speditionsvertrag)**

Absatz 1 definiert den Speditionsvertrag. Charakteristischer Vertragsinhalt ist danach die Verpflichtung des Spediteurs, die Versendung des Gutes für Rechnung des Versenders zu besorgen. In Übereinstimmung mit dem vorgeschlagenen Frachtrecht (§ 407 Abs. 1 HGB-E) sowie der Systematik des Vertragsrechts des Bürgerlichen Gesetzbuchs und in Abweichung vom geltenden Recht (vgl. § 407 Abs. 1 HGB) wird der Speditionsvertrag damit nicht mehr mittelbar über die Definition der Person des Spediteurs festgelegt. Mit dieser Anknüpfung an den Idealtypus des Speditionsvertrages grenzt sich der Entwurf gleichzeitig vom Spediteurbegriff der Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen (ADSp) ab. Abgesehen davon, daß sich der berufsständische Spediteurbegriff, also der vom realtypischen Leitbild her interpretierte Begriff des Spediteurs nicht in die Systematik des privatrechtlichen Vertragsrechtes ohne Brüche einfügen ließe, ist dieses Leitbild einem ständigen Wandel in der Praxis unterworfen und entzieht sich von daher schon einer Erfassung in einer gesetzlichen Definition. Der Spediteur im berufsständischen Sinne mag eine Vielzahl von Geschäften, etwa das Fracht-, Lager- und Umschlagsgeschäft betreiben und bestimmte werkvertragliche Leistungen erbringen, doch prägen diese nicht den idealtypischen Inhalt des Speditionsvertrages. Von daher verzichtet der Entwurf konsequenterweise darauf, den Spediteur als vertragsrechtliche Rechtsfigur im Sinne eines modernen Logistikunternehmers zu umschreiben. Der Speditionsvertrag ist daher aus der Sicht des Entwurfs als handelsrechtlicher Sonderfall des Geschäftsbesorgungsvertrages konzipiert. Die entsprechenden Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs (§§ 675 i.V.m. 662 ff. BGB) sind daher ergänzend heranzuziehen.

Absatz 2 regelt die vertragliche Hauptpflicht des Versenders, also des Vertragspartners des Spediteurs. Diese besteht darin, die vereinbarte Vergütung zu zahlen. Eine entsprechende Regelung fehlt - von der lediglich indirekten Vertragsdefinition her konsequent - im geltenden Recht. Anders als im geltenden Recht, jedoch in Übereinstimmung mit der Terminologie des Bürgerlichen Gesetzbuches im Dienst- und Werkvertragsrecht, soll für die vom Versender zu bezahlende Summe der Oberbegriff der "Vergütung" eingeführt werden. Das geltende Recht (vgl. § 409 HGB) rückt dagegen den Begriff der Provision ins Zentrum, stellt aber gleichzeitig klar, daß die vom Versender zu bezahlende Gesamtsumme auch noch andere Bestandteile enthält (Fracht, Auslagen und Verwendungen, vgl. etwa § 410 HGB). Die Wahl des Begriffs der "Vergütung" hat demgegenüber den Vorteil, als Oberbegriff sowohl auf die Provisions- wie auch auf die Fixkostenspe-dition anwendbar zu sein. Absatz 2 ist insofern neutral gehalten, als er kein konkretes Vergütungsmodell (einerseits Provision und Aufwendungsersatz, andererseits festes Entgelt) vorschreibt. Beide Modelle sind nach dem Konzept des Entwurfs möglich (vgl. hierzu auch die Begründung zu § 455 HGB-E).

Absatz 3 entspricht konzeptionell der vorgeschlagenen frachtrechtlichen Vorschrift des § 407 Abs. 3 Nr. 2 HGB-E. Wie letztere weicht er damit von der von der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts vorgeschlagenen Fassung ab und berücksichtigt die Vorgaben des Referentenentwurfs eines Gesetzes zur Neu-regelung des Kaufmanns- und Firmenrechts und zur Ände-rung anderer handels- und gesellschaftsrechtlicher Vor-schriften (Handelsrechtsreformgesetz - HRefG). Die Norm soll sicherstellen, daß die Besorgung der Versendung so-wohl durch einen - nach geltendem Recht - vollkaufmänni-schen als auch einen (künftig als gesonderte Rechtsfigur entfallenden) minderkaufmännischen Spediteur sowie einen - künftig ebenfalls nicht mehr gesondert normierten - Gelegenheitspediteur (§ 415 HGB) den Vorschriften des

Beschränkung der vertragstypischen Pflichten des Spediteurs wurde aber als zu eng empfunden, und dies erst recht dann, wenn die Besorgungstätigkeit des Spediteurs gesetzlich auf den ausschließlichen Abschluß von Frachtverträgen begrenzt würde. Als durchaus typisch für das heutige Speditionsgeschäft sind nämlich Transportketten anzusehen, die eine Zusammenarbeit verschiedener Einzelunternehmer sowie eine gestalterische Organisation dieses Zusammenwirkens erforderlich machen. Dies gilt etwa für die Zwischenspedition, aber auch für eine im Rahmen des Transports vorkommende Lagertätigkeit, und erst recht für den multimodalen Transport. Bei einer derartigen Fassung der Spediteurpflichten käme nur unvollkommen zum Ausdruck, daß sich die Tätigkeit des Spediteurs typischerweise nicht im bloßen Abschluß der Transportverträge mit Dritten erschöpft. Absatz 1 trifft daher die Grundentscheidung für eine Umschreibung der Besorgung der Versendung in einer durch Beispiele konkretisierten Generalklausel.

Eine andere Variante ging dahin, die Geschäftsbesorgungspflicht des Spediteurs nicht allein durch den Begriff der Organisation der Beförderung zu bestimmen, sondern letztere nur als Teilaspekt der vertragstypischen Hauptpflicht des Spediteurs zu begreifen. Nach dieser das bisherige gesetzliche Leitbild des "Schreib-tisch-Spediteurs" sprengenden Konzeption wäre die in § 452 Abs. 1 HGB-E statuierte Verpflichtung des Spediteurs durch drei kumulative Elemente zu beschreiben gewesen, nämlich zum einen die Organisation der Beförderung, zum zweiten den Abschluß der erforderlichen Verträge und zum dritten durch die Erbringung weiterer speditioneller Leistungen. Eine derartige Konzeption wurde allerdings aus mehreren Gründen als zu weit empfunden. Eine solche dreigliedrige Umschreibung des Lebenssachverhalts ist zwar im Ausgangspunkt zutreffend, berücksichtigt jedoch zu wenig, daß die Ausführung sonstiger beförderungsbezogener Leistungen (dritte Kategorie) nach Art und Umfang von Fall zu Fall stark differiert und

Kompromiß. Absatz 1 Nr. 3 ist inhaltlich an der kommissionsrechtlichen Vorschrift des § 388 Abs. 1 1. Halbsatz a. E. HGB orientiert worden.

Absatz 2 erfaßt im Gegensatz zu Absatz 1 solche Pflichten des Spediteurs, die zwar beförderungsbezogen und damit speditioneller Natur sind, die aber den Typus des Speditionsvertrages nicht prägen, d. h. nicht dem Kernbereich der organisatorischen Tätigkeit unterfallen. Ihre Erfüllung wird daher vom Spediteur nicht automatisch, sondern nur kraft besonderer Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien geschuldet. Dabei soll der Ausdruck "sonstiger vereinbarter [Leistungen]" deutlich machen, daß zwar einerseits eine Vereinbarung erforderlich ist, diese jedoch nicht ausdrücklich erfolgen muß, sondern auch konkludent den Umständen zu entnehmen sein kann. Ein Hinweis darauf, daß der Inhalt der speditionellen Verpflichtung auch nach der Üblichkeit bestimmt werden kann, ist entbehrlich. In der Praxis wird der Spediteur vielfach mit der Versendung des Gutes betraut, ohne daß weitere Erklärungen abgegeben werden. Der Inhalt seiner Verpflichtungen - etwa eine Pflicht zur Verzollung - ist dann nach den Umständen, etwa der Art der Versendung oder den Handelsbräuchen, zu ermitteln. Hilfsweise kann neben bestehenden Handelsbräuchen auch auf die Verkehrssitte (vgl. § 157 BGB) zur Ermittlung des Pflichteninhaltes zurückgegriffen werden.

Absatz 2 Satz 1 umreißt diese beförderungsbezogenen Leistungen mit Hilfe einer offenen Generalklausel, die mit einem Beispielskatalog (Versicherung, Verpackung, Kennzeichnung, Zollbehandlung) kombiniert wird. Dieser ist nicht abschließend. Der Beispielskatalog des Absatzes 2 Satz 1 ist knapp gehalten und auf beförderungsbezogene Elemente beschränkt. Weitere denkbare speditionelle Nebenpflichten wären z. B. die Beschaffung von Begleitpapieren und sonstigen Dokumenten, die Kontrolle des Gutes auf Unversehrtheit oder eine über die Zollbehandlung hinausgehende sonstige amtliche Behandlung des Gutes.



Namen oder, falls der Versender hierzu Vollmacht erteilt hat, in dessen Namen abgeschlossen werden. Dies bedeutet insofern eine Erweiterung gegenüber dem geltenden Recht, als § 407 Abs. 1 HGB bislang vorsieht, daß der Spediteur die Güterversendung - und damit auch den Abschluß der erforderlichen Verträge - in eigenem Namen besorgt. Absatz 3 stellt insofern klar, daß ein bei Vorliegen der anderen erforderlichen Merkmale als Speditionsvertrag zu identifizierender Vertrag diese Qualität nicht dadurch verliert, daß der Versender den Spediteur beauftragt, die erforderlichen Verträge in dessen Namen zu schließen. Das Handeln in eigenem Namen soll danach kein notwendiges Merkmal des Speditionsvertrages mehr sein.

Absatz 4 entspricht geltendem Recht (vgl. § 408 Abs. 1 Halbsatz 2 HGB). Die Interessenwahrungspflicht bezieht sich, was bereits aus der Stellung der Vorschrift folgt, nicht lediglich auf die Organisationspflichten des Absatzes 1, sondern auch auf die Pflichten nach Absatz 2. Sie ist auch dann zu beachten, wenn der Spediteur mangels hinreichend konkretisierter oder ausführbarer Weisungen des Versenders nach eigenem Ermessen handelt. Es erscheint aber entbehrlich, dies - entsprechend § 13 ADSp - gesetzlich festzuschreiben.

**Zu § 454 (Behandlung des Gutes. Begleitpapiere. Mitteilungs- und Auskunftspflichten)**

Die Vorschrift behandelt die Pflichten des Versenders. Über den Wortlaut der Überschrift hinaus statuiert sie ferner eine verschuldensunabhängige Haftung des Versenders in bestimmten Fällen in Absatz 2. Die Vorschrift korrespondiert damit mit den frachtrechtlichen Regelungen der §§ 410, 411 sowie 413 und 414 HGB-E, ohne jedoch auf diese zu verweisen oder deren Wortlaut voll inhaltlich zu übernehmen. Sie hat kein Vorbild im geltenden Recht. Eine vergleichbare Regelung befindet sich nur in Artikel 7 des von UNIDROIT ausgearbeiteten Entwurfs

densfälle haften, zu denen es der Spediteur angesichts seiner Interessenwahrungspflicht gar nicht hätte kommen lassen dürfen. Der Entwurf entscheidet sich gleichwohl für die Statuierung der Gefährdungshaftung, weil sich ansonsten Wertungswidersprüche im Gesamtsystem des Transportrechts, namentlich beim Vergleich der Rechtsverhältnisse Frachtführer/Spediteur einerseits und Spediteur/Versender andererseits, ergeben würden. Denn der Spediteur unterliegt dem von ihm eingeschalteten Frachtführer gegenüber der frachtrechtlichen Absenderhaftung nach § 414 Abs. 1 HGB-E. Bei einem Auseinanderklaffen der Haftungsmaßstäbe würde dem Spediteur unter Umständen verwehrt, diese Haftung auf den letztverantwortlichen Versender abzuwälzen. Aus diesem Grunde ist die Haftungsregelung des Absatzes 2 in bezug auf einzelne Aspekte auch enger gefaßt als das in Absatz 1 enthaltene Pflichtenprogramm des Versenders. Während der Versender nach Absatz 1 alle Auskünfte zu erteilen hat, deren der Spediteur zur Erfüllung seiner Pflichten bedarf, ist die verschuldensunabhängige Haftung des Versenders nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 - entsprechend der Haftung des Absenders nach § 414 Abs. 1 Nr. 4 HGB-E - auf Schäden, die durch fehlende, unvollständige oder unrichtige Auskünfte, die für eine amtliche Behandlung des Gutes erforderlich sind, eingegrenzt.

Absatz 2 Satz 2 statuiert eine entsprechende Anwendung der Mitverschuldensregelung in der dem § 454 Abs. 2 HGB-E korrespondierenden Norm des Frachtrechts. An die Stelle des Frachtführers in § 414 Abs. 2 HGB-E tritt im Rahmen des Absatzes 2 Satz 2 der Spediteur.

#### Zu § 455 (Fälligkeit der Vergütung)

Die vorgeschlagene Vorschrift entspricht weitgehend § 409 HGB. Abgesehen von einer sprachlichen Modernisierung, die den Charakter der Vorschrift als Fälligkeitsregel stärker zum Ausdruck bringt, ergeben sich zwei Ab-

sentliche Organisationsleistung des Spediteurs erbracht ist und der Spediteur bereits alles Erforderliche in die Wege geleitet hat, um die bestimmungsgemäße Abwicklung des Transports sicherzustellen.

Zu § 456 (Aufwändungsersatz. Auskunftspflicht. Herausgabepflicht)

Durch diese Vorschrift werden einzelne Bestimmungen des Kommissionsrechts sowie des Auftragsrechts des Bürgerlichen Gesetzbuchs in das Speditonsrecht integriert. Dies wird notwendig, weil anders als im geltenden Recht (§ 407 Abs. 2 HGB) der Abschnitt über das Speditonsgeschäft keine Generalverweisung auf das Kommissionsrecht mehr enthält (vgl. dazu oben Begründung zu § 452 HGB-E).

Absatz 1 enthält die Anspruchsgrundlage für den Aufwändungsersatzanspruch des Spediteurs gegenüber dem Versender. Nach geltendem Recht ergibt sich dieser Anspruch aus § 407 Abs. 2 in Verbindung mit § 396 Abs. 2 HGB sowie § 670 BGB.

Absatz 2 entspricht fast wörtlich - mit Ausnahme der nicht passenden Bezugnahme auf das Auftragsverhältnis - § 666 BGB. Dieser wiederum entspricht im wesentlichen, wenn auch mit Modifikationen, § 407 Abs. 2 HGB in Verbindung mit § 384 Abs. 2 HGB. Die Anlehnung an das Auftragsrecht anstelle des Kommissionsrechts wurde gewählt, weil nach herrschender Rechtslehre trotz der ausdrücklichen Verweisung des Speditonsrechts auf das Kommissionsrecht § 666 BGB vorrangig vor § 384 Abs. 2 HGB Anwendung findet.

Absatz 3 enthält den Herausgabeanspruch des Versenders. Die Regelung entspricht § 407 Abs. 2 HGB in Verbindung mit § 384 Abs. 2 Halbsatz 2 a. E. HGB. In Übereinstimmung mit dem insoweit schon bisher subsidiär anwendbaren § 667 BGB wird Absatz 3 gegenständlich auch auf dasjeni-

Nur insoweit hat der Spediteur im Falle des Selbsteintritts die Rechte und Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters.

Durch die Verwendung der Worte "Frachtführers oder Verfrachters" wird klargestellt, daß nicht nur die im Ersten Unterabschnitt geregelten, sondern alle Frachtgeschäfte erfaßt werden sollen. Weiter wird durch die Regelung klargestellt, daß ein Selbsteintritt des Spediteurs im Sinne des § 457 HGB-E hinsichtlich der in § 453 Abs. 2 HGB-E genannten Pflichten genausowenig in Frage kommt, wie ein Selbsteintritt in die vom Spediteur im Kern geschuldete Organisationsleistung. Für einen derartigen Selbsteintritt besteht kein Bedürfnis. Denn aus dem Ineinandergreifen des § 453 Abs. 2 HGB-E und des Satzes 2 ergibt sich, daß der Spediteur neben der Organisationsleistung auch die sonstigen expeditionellen Pflichten primär selbst zu erfüllen hat. Kann oder will er diese Pflichten ausnahmsweise nicht selbst erfüllen, muß er mit dem Versender vertraglich vereinbaren, daß er nur den Abschluß der zur Erbringung dieser Leistung erforderlichen Verträge schuldet.

Satz 3 präzisiert den Inhalt des Zahlungsanspruchs des Spediteurs und differenziert hierzu zwischen der Vergütung und der gewöhnlichen Fracht. In Übereinstimmung mit § 452 Abs. 2 HGB-E wird auch im Rahmen von Satz 3 in Abweichung von § 412 Abs. 2 2. Halbsatz HGB vom Begriff der Provision abgegangen. Anders als im geltenden Recht (§ 412 Abs. 2 2. Halbsatz HGB) werden außerdem die "sonst regelmäßig vorkommenden Kosten" in Satz 3 nicht mehr als gesonderter Bestandteil der vom Versender geschuldeten Gegenleistung benannt. Soweit der Spediteur zum Zwecke der Beförderung Aufwendungen gemacht hat, richtet sich die Beantwortung der Frage, ob ihm ein Aufwendungsersatz zusteht, ausschließlich nach Frachtrecht. Soweit die Fracht, die der Spediteur im Falle des Selbsteintritts - insoweit in Übereinstimmung mit § 412 Abs. 2 2. Halbsatz HGB - verlangen kann, als Pauschal-

grenzen, behält aber gleichwohl die Regelung des geltenden Rechts jedenfalls im Grundsatz bei. Der Entwurf berücksichtigt jedoch stärker als das geltende Recht, daß im heutigen Speditionsgeschäft in der Regel Leistungspakete vereinbart werden, und führt die Anwendung des Frachtrechts auf die rein die Beförderung betreffende Teilleistung zurück. Fixe Kosten werden insoweit als ein Indiz für den Wegfall der Fremdnützigkeit begriffen, der in der Konsequenz zur Folge hat, den Beförderungsteil des komplexen Gesamtvertrages dem Frachtrecht zu unterstellen. Bei einer Vereinbarung von fixen Kosten handelt der Spediteur insgesamt auf eigene Rechnung. Der Gewinn des Spediteurs bleibt seinem Vertragspartner verborgen. Dies rechtfertigt es, den Spediteur für den Erfolg der versprochenen Leistung auch nach Frachtrecht haften zu lassen. Dieser kann seine Kosten durch die Auswahl seiner Subunternehmer bestimmen. Will der Spediteur diese haftungsrechtlichen Folgen vermeiden, muß er seine Aufwendungen zum Zwecke der Berechnung seiner Vergütung für die Beförderungsleistung genau aufschlüsseln, damit der Versender diese im einzelnen überprüfen kann.

Das geltende Recht erscheint auf der Grundlage dieser Überlegungen als tendenziell überschießend. Insbesondere geht es zu weit, den Spediteur auch für die unstreitig nur organisatorischen Leistungsbestandteile, d. h. für genuin speditionelle Tätigkeit, nach Frachtrecht haften zu lassen. Das Wort "ausschließlich" im geltenden § 413 Abs. 1 Satz 1 HGB ist insoweit mißverständlich, als der Spediteur schon nach der Konzeption des geltenden Rechts auch im Falle der Fixkostenspedition weder seiner speditionellen Pflichten ledig wird noch in bezug auf die speditionellen Aspekte seiner Tätigkeit - nimmt man die Frage der Vergütung aus - die Rechte aus dem Speditionsvertrag verliert. Die Reichweite von Speditionsrecht einerseits und Frachtrecht andererseits bestimmt sich vielmehr nach den jeweils betroffenen Funktionsbereichen. Frachtrecht ist dabei nur insoweit angesprochen, als es um die Beförderungsleistung in einem engeren Sinne geht.

das Recht, dem Versender die eigene Kalkulation verborgen zu halten und lediglich einen Fixpreis einzufordern, auf der anderen Seite mit einer Erfolgshaftung korrespondieren muß, gilt auch hier. Umfaßt die vereinbarte Vergütung z. B. die Kosten der Beförderung des Gutes von der Verladestelle bis zur Empfangsstelle am Ablieferungsort, so unterliegen jedenfalls die damit verbundenen, beförderungsbedingten Umladungen oder Zwischenlagerungen, auch wenn sie von beauftragten dritten Unternehmen ausgeführt werden, der durchgehenden frachtrechtlichen Verantwortung des Spediteurs.

Andererseits schließt die im Entwurf gewählte Formulierung die Annahme einer Fixkostenspedition nicht schon dann aus, wenn zusätzlich zum Fixpreis von seiten des Spediteurs einzelne, insbesondere vorweg nicht voraussehbare außergewöhnliche Aufwendungen geltend gemacht werden. Wird beispielsweise verabredet, daß neben dem Fixpreis bestimmte, im einzelnen vorab noch nicht feststehende Verzollungs- oder Straßengebühren gesondert abgerechnet werden sollen, soll § 458 Satz 1 HGB-E gleichwohl anwendbar sein. Der Entwurf sieht daher bewußt davon ab, für das Vorliegen einer Fixkostenspedition ausdrücklich an den Ausschluß des Aufwendungsersatzes anzuknüpfen.

Satz 2 verfolgt daher mehrere Anliegen. Zum einen soll, wie ausgeführt, der Ersatz einiger bestimmter Aufwendungen nicht dazu führen, daß die Annahme einer Fixkostenspedition unterbleibt. Gleichzeitig wird aber klargestellt, daß regelmäßige Aufwendungen, die üblicherweise bereits in dem vereinbarten festen Entgelt enthalten sind, nicht mehr gesondert zu erstatten sind. Der Fixkostenspediteur hat vielmehr nur insoweit einen zusätzlichen Anspruch auf Ersatz seiner Aufwendungen, soweit diese üblicherweise nicht bereits im Fixpreis enthalten sind, etwa weil sie vorweg nicht genau zu bestimmen sind oder nach den regelmäßigen Umständen klar ist, daß sich der vereinbarte Fixpreis zuzüglich bestimmter gesonder-

Absatz 1 verweist anders als § 413 Abs. 2 Satz 1 HGB angesichts der Intention des Entwurfs, Fixkostenspedition und Sammelladung klarer als bisher voneinander abzusetzen, nicht mehr auf die Vorschrift über die Spedition zu festen Kosten. Die Vorschrift wird nicht mehr als subsidiärer Auffangtatbestand zur Fixkostenspedition ("auch wenn eine Einigung über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten nicht stattgefunden hat" entfällt) ausgestaltet. Wegen der Auflösung der bisherigen Verweisung enthält Absatz 1 nur noch die Regelung über die grundsätzliche Befugnis des Spediteurs zur Besorgung der Versendung in Sammelladung.

Erörtert wurde, ob das Merkmal "zusammen mit Gut eines anderen Versenders" im Entwurf beibehalten werden soll. Der Entwurf folgt nicht der Variante, unter Sammelladung auch die Fälle zu erfassen, in denen eine Vielzahl einzelner Gütereinheiten desselben (Groß-) Versenders in Sammelladung auf den Weg gebracht wird. In der Spediti-  
onspraxis ist eine "Sammelladung" dadurch gekennzeichnet, daß Güter mehrerer Auftraggeber versendet werden. Die Übergabe mehrerer Gütereinheiten durch denselben Versender unterscheidet sich lediglich äußerlich - etwa im Hinblick auf Verpackung oder Begleitdokumente - von der Übergabe nur einer einzigen von diesem Versender für die Versendung vorgesehenen Gütereinheit. Die Aufteilung der zu versendenden Einheiten auf verschiedene Versendungsvorgänge steht danach allein im Belieben des Versenders. Hieraus kann sich keine unterschiedliche Haftungslage für den Spediteur ergeben. Die sogenannte "Werksammelladung" wird somit nicht als "Sammelladung" im Sinne des § 459 Abs. 1 HGB-E angesehen.

Absatz 2 Satz 1 enthält - nach Auflösung der bislang in § 413 Abs. 2 Satz 1 HGB enthaltenen Verweisung - lediglich die Verweisung auf das Frachtrecht, die schon bislang geltendem Recht entspricht. Absatz 2 Satz 1 ist jedoch insofern genauer als das bisherige Recht, als er die Anwendung des Frachtrechts auf die Beförderung in

bezug auf die Vorschrift nur in zweierlei Hinsicht: Zum einen wird die Vergütungsregelung auf die reine Beförderungsleistung in Sammelladung eingegrenzt, zum anderen wird in Übereinstimmung mit dem Vergütungsmodell des Entwurfs anstelle des Begriffs "angemessene Fracht" der Begriff "angemessene Vergütung" gewählt, weil es insoweit um das zu zahlende Spediteurentgelt und nicht lediglich um den Frachtbestandteil geht.

#### Zu § 460 (Haftung des Spediteurs)

Bei der vorgeschlagenen Vorschrift über die Haftung des Spediteurs, die im geltenden gesetzlichen Speditionsrecht kein Pendant hat, handelt es sich um eine Zentralvorschrift des Fünften Abschnitts. Bislang gilt für die Haftung des Spediteurs nach § 407 Abs. 2 HGB die dort ausdrücklich in Bezug genommene kommissionsrechtliche Vorschrift des § 390 HGB. Danach haftet der Spediteur für Güterschäden aufgrund vermuteten Verschuldens, wenn er den vollen Nachweis, daß der Schaden trotz Wahrung der verkehrserforderlichen Sorgfalt eines ordentlichen Spediteurs (vgl. § 347 HGB) nicht abgewendet werden konnte, nicht erbringen kann. Diese Haftung ist nach dem Gesetz der Höhe nach nicht begrenzt. Abweichend hiervon ist das bislang in der Praxis verbreitete Haftungssystem der Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen (ADSp) ausgestaltet. Dieses geht von einer grundsätzlichen Haftungsbefreiung des Spediteurs bei Abschluß einer Speditionsversicherung für Rechnung des Versenders oder, wenn der Versender den Abschluß der Versicherung untersagt hat, von einer Haftung des Spediteurs bis zu einem Höchstbetrag von 5,- DM für jedes Kilogramm des verlorengegangenen oder beschädigten Packstücks, höchstens jedoch 4 750,- DM je Schadensfall, aus.

Die hier vorgelegte gesetzliche Konzeption unterscheidet sich deutlich vom geltenden Recht, macht sich aber andererseits auch nicht das ADSp-System zu eigen. Sie ver-



ihrem Wesen nach ohne Güterobhut nicht denkbar ist, während speditionelle Leistungen durchaus bewirkt werden können, ohne daß der Spediteur das Gut in Gewahrsam nimmt, überwiegen doch die Vorteile eines Gleichlaufs zwischen Fracht- und Speditionsrecht gegenüber diesem Strukturunterschied beider Vertragsarten. Alternativ hätte dann im Rahmen des Speditionsrechts rein auf die Schadensart abgestellt werden müssen, was einen deutlichen Bruch mit dem Frachtrecht bedeutet hätte und in den praktisch wichtigen Fällen des Selbsteintritts, der Fixkostenspedition und der Sammelladung zu grundsätzlich unterschiedlichen Haftungsregimen geführt hätte, je nachdem, ob der Beförderungsvorgang selbst oder aber eine begleitende speditionelle Tätigkeit betroffen ist.

Abweichend von der vorgeschlagenen frachtrechtlichen Vorschrift des § 425 Abs. 1 HGB-E sind Verspätungsschäden aus dem Anwendungsbereich des Absatzes 1 ausgegrenzt. Hier fehlt es an einer konkreten Bezugsgröße für die Berechnung einer etwaigen Haftungshöchstsumme, da eine Fracht im Rahmen der idealtypischen Spedition ja nicht geschuldet ist.

Eine Übereinstimmung zum Frachtrecht stellt dagegen die Wahl des Merkmals der "Entstehung" des Schadens zur Umschreibung des haftungsbegründenden Tatbestandes, der sich während der Obhut ereignet haben muß, her. Zu der Bedeutung des Begriffs "Entstehung" wird auf die Ausführungen zu § 425 Abs. 1 HGB-E verwiesen.

Absatz 1 Satz 2 erklärt einen Großteil der haftungsrechtlichen Vorschriften des vorgeschlagenen Frachtrechts für anwendbar, statuiert aber gleichwohl keine Generalverweisung in das frachtrechtliche Haftungsrecht. Der Grund dafür liegt darin, daß einzelne frachtrechtliche Haftungsregeln für das Speditionsgeschäft nicht passen. Es handelt sich insoweit um §§ 428, 431 Abs. 3 und § 433 HGB-E. An die Stelle des § 428 HGB-E (Haftung für andere) tritt die leicht abweichend gefaßte

genargument. Soweit dort betragsmäßige Fixierungen vorgesehen sind (§ 54 Abs. 1 Wirtschaftsprüferordnung, § 51 Abs. 4 BRAO, anders dagegen § 67 StBerG), handelt es sich um an eine zwingende Berufshaftpflichtversicherung anknüpfende Mindestversicherungssummen, nicht dagegen um Haftungshöchstbeträge. Eine Ausnahme bildet insofern lediglich § 323 Abs. 2 HGB, der eine absolute Haftungshöchstgrenze von 500 000 DM pro Prüfung, soweit fahrlässig gehandelt wurde, vorsieht. Dieser Betrag ist freilich vielfach als zu niedrig kritisiert worden, wobei noch zu beachten ist, daß er sich rein auf vertragliche Ansprüche, nicht dagegen auf konkurrierende deliktische Ansprüche bezieht. Für die Ermittlung einer globalen Höchstsumme für die Haftung des Spediteurs würden auch taugliche Anhaltspunkte fehlen. Es müßte dann im Speditionsrecht ein willkürlicher Betrag gewählt werden, weil angesichts des lediglich mittelbaren Güterbezugs der Vertragsleistung nicht an den Wert des Gutes angeknüpft werden kann. Die gesetzliche Festlegung einer absoluten Obergrenze hätte außerdem zur Folge, daß der Kunde, der besonders hohe Schäden befürchtet, diese individuell deklarieren müßte. Eine Versicherung wäre dann nur unter Mitwirkung des Auftraggebers abzuschließen.

Absatz 3 enthält eine zur Schadensteilung führende Mitverursachungsregelung, die im wesentlichen § 425 Abs. 2 HGB-E nachgebildet ist. Im Rahmen des Absatzes 3 wird lediglich angesichts der Tatsache, daß der Spediteur reiner Interessenwahrer des Versenders ist, nicht an ein mitwirkendes Verhalten des Verfügungsberechtigten, sondern nur des Versenders angeknüpft.

#### Zu § 461 (Haftung für andere)

Satz 1 übernimmt voll inhaltlich die in § 428 Satz 1 HGB-E statuierte frachtrechtliche Leutehaftung für das Speditionsrecht.

pflichten durch Dritte vornehmen läßt. Dies kann jedoch nicht gesetzliches Leitbild sein.

#### Zu § 462 (Verjährung)

Wie schon im bisher geltenden Recht sollen die frachtrechtliche und die speditonsrechtliche Verjährungsvorschrift parallel ausgestaltet werden. § 462 HGB-E verweist daher auf die frachtrechtliche Verjährungsvorschrift des § 439 HGB-E. Die Verweisungssystematik ist lediglich gegenüber dem geltenden Recht insoweit umgekehrt, als nunmehr das Speditonsrecht an das weiter vorne eingestellte Frachtrecht anknüpft, während bislang § 439 HGB auf die speditonsrechtliche Verjährungsvorschrift des § 414 HGB verwiesen hat.

Anders als im geltenden Recht bezieht die vorgeschlagene Verjährungsvorschrift nicht lediglich bestimmte Ansprüche gegen den Spediteur ein, sondern alle wechselseitigen Ansprüche aus dem Speditonsvertrag. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß § 462 HGB-E insoweit nicht zum Tragen kommt, als der Spediteur schon durch die zwingende Verweisung ins Frachtrecht (bei Selbsttritt, Fixkostenspedition und Sammelladung) die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hat und § 439 HGB-E daher unmittelbar anzuwenden ist. Soweit Ansprüche gegen den Spediteur Verjährungsgegenstand sind, sind im Rahmen des § 462 HGB-E daher insbesondere dessen speditonelle Leistungen betroffen. Darüber hinaus ist aber auch etwa der Vergütungsanspruch des Speditors erfaßt, der nach § 196 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 BGB in zwei oder vier Jahren verjährt.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Begründung zu § 439 HGB-E Bezug genommen.

Falle des Einzugs einer auf dem Gut lastenden Nachnahme. Die unterschiedliche Behandlung beider Fälle (Ablieferung durch den Frachtführer, Ablieferung durch den Spediteur) erscheint nicht gerechtfertigt, da so die Reichweite des Spediteurpfandrechts von dem eher zufälligen Umstand abhängt, wer das Gut an den Empfänger ausliefert.

Nach Satz 2 soll außerdem § 440 Abs. 4 HGB-E, der vorsieht, daß die Androhung nach § 1234 Abs. 1 BGB und die Benachrichtigungen nach den §§ 1237 und 1241 BGB nicht an den Eigentümer des Gutes, sondern an den Empfänger zu richten sind, entsprechend angewandt werden. Diese Abweichung vom Bürgerlichen Recht gilt bislang ebenfalls lediglich für den Frachtführer, nicht für den Spediteur. Die Interessenlage ist freilich in beiden Konstellationen identisch. Regelmäßig wird in beiden Fällen der Empfänger und nicht der Versender der wirtschaftliche Eigentümer des Gutes sein, von dem daher auch die Auslösung des Pfandes zu erwarten ist. Es erscheint daher sachgerecht, daß die Androhung des Pfandverkaufs und die fraglichen Benachrichtigungen in beiden Fällen an den Empfänger und nicht an den Versender gerichtet werden.

#### Zu § 464 (Nachfolgender Spediteur)

Absatz 1 verlängert die Rechtsfolgen des § 441 Abs. 1 HGB-E, der seinem Wortlaut nach nur für die Ablieferung durch einen (nachfolgenden) Frachtführer gilt, auf die Konstellation, in der die Ablieferung nicht durch einen Frachtführer, sondern durch einen Spediteur erfolgt.

Absatz 2 erstreckt den gesetzlichen Forderungsübergang nach § 441 Abs. 2 HGB-E auf die Befriedigung der vorhergehenden Frachtführer oder Spediteure durch einen nachfolgenden Spediteur.

Das erstangeführte Argument - Bemühung um einen weitgehenden Gleichlauf mit dem Frachtrecht - hat zentrale Bedeutung für die Bereiche, in denen der Spediteur dem Frachtführer haftungsrechtlich gleichgestellt wird. Dies gilt zum einen für die Obhutshaftung, zum anderen für den Selbsteintritt des Spediteurs, die Fixkostenspedition und die Sammelladung. Würde insofern eine Abweichung von zwingendem Frachtrecht zugelassen, würde ein Tor für Umgehungsmöglichkeiten geöffnet, mit der Folge, daß die getroffene Wertentscheidung, die im Ergebnis zur Anwendung von seinerseits nicht voll dispositivem Frachtrecht führen soll, in der Praxis konterkariert werden könnte. Über den Umweg des Speditionsrechtes würden sich insoweit nicht tragbare Haftungsunterschiede zwischen dem Frachtführer und dem Spediteur ergeben.

Ein gewisser Mindestkern zwingender Vorschriften leistet darüber hinaus auch einen Beitrag zur Verhinderung der in der Vergangenheit im Transportrecht besonders schmerzlich empfundenen Rechtszersplitterung. Das Transportrecht ist als Massengeschäft typischerweise gegenüber der Verwendung vorformulierter Vertragsbedingungen besonders anfällig. Die hier vorgeschlagene Konzeption des Entwurfs bemüht sich insoweit, zumindest in einigen Kernbereichen des Speditionsrechtes ein festes, eingeschränkt dispositives Leitbild vorzugeben, um ein als zu extrem empfundenenes Auseinanderlaufen der Haftungsregeln zu verhindern. Die AGB-feste Ausgestaltung ist insoweit weniger Ausdruck einer grundsätzlichen Skepsis Allgemeinen Geschäftsbedingungen gegenüber als der Sorge, daß künftig wie in der Vergangenheit parallel zum Gesetzesrecht Konditionen empfohlen werden könnten, die das neue Gesetzesrecht verdrängen. In der Konsequenz dessen liegt auch, daß Forderungen in Richtung einer ausdrücklichen Öffnung des Speditionsrechtes für Verbandsvereinbarungen nicht entsprochen wird.

Gewisse Mindeststandards, namentlich im Haftungsrecht, sind schließlich auch aus Marktmachtgründen geboten.

zugänglich. Wegen der Einzelheiten wird auf die Begründung zur strukturell ähnlich formulierten Vorschrift des § 448 Abs. 1 Satz 1 HGB-E Bezug genommen.

Absatz 2 stellt die Parallelnorm zu § 448 Abs. 2 HGB-E dar. Ebenso wie diese läßt Absatz 2 Satz 1 eine Abweichung von dem in Absatz 1 in Bezug genommenen, nach § 460 Abs. 1 HGB-E auch für die speditionelle Obhutshaftung geltenden Haftungshöchstbetrag in § 431 Abs. 1 und 2 HGB-E auch im Wege allgemeiner Geschäftsbedingungen zu. Von dem gesetzlichen Haftungshöchstbetrag von 8,33 Sonderziehungsrechten je Kilogramm Rohgewicht kann danach durch vorformulierte Vertragsbedingungen sowohl nach oben als auch nach unten bis zur Grenze eines Verstoßes gegen das AGB-Gesetz abgewichen werden. Auch insoweit bleibt also der gewünschte Gleichlauf von Fracht- und Speditionsrecht erhalten. Auch die Anforderungen an die drucktechnische Gestaltung einer in allgemeinen Geschäftsbedingungen enthaltenen, vom Gesetz abweichenden Bestimmung des Haftungshöchstbetrages in Absatz 2 Satz 2 stimmen mit der frachtrechtlichen Regelung des § 448 Abs. 2 Satz 2 HGB-E überein. Auf die Begründung zu § 448 Abs. 2 HGB-E wird im übrigen Bezug genommen.

Soweit der Spediteur die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hat - also im Rahmen des Selbsteintritts, der Fixkostenspedition und der Sammelladungsspedition -, greift nicht Absatz 2, sondern Absatz 3 in Verbindung mit § 448 Abs. 2 HGB-E ein, freilich mit identischen Rechtsfolgen hinsichtlich der Zulässigkeit abweichender Vereinbarungen.

Absatz 3 betrifft die Frage, inwiefern die auf das Frachtrecht unmittelbar Bezug nehmenden Bestandteile der Vorschriften über den Selbsteintritt des Spediteurs, die Spedition zu festen Kosten und die Sammelladung zwingender Natur sein sollen. Insoweit schreibt Absatz 3 vor, daß von diesen Vorschriften des Speditionsrechts nur insoweit abgewichen werden kann, als für die darin in Be-

## **Zum Sechsten Abschnitt (Lagergeschäft)**

### **Zu § 466 (Lagervertrag)**

Absatz 1 definiert den Lagervertrag. Genauso wie im vorgeschlagenen Fracht- und Speditionsrecht (§ 407 Abs. 1 und § 452 Abs. 1 HGB-E) wird auch im Lagerrecht die subjektive Systematik (Definition des Lagervertrages über die Person des Lagerhalters, § 416 HGB) aufgegeben. Statt dessen wird durch die vorgeschlagene Norm der Inhalt des Lagervertrages selbst definiert. Ansonsten bleibt die bisherige gesetzliche Definition mit Ausnahme des Entfallens des Merkmals der Gewerbsmäßigkeit unverändert: Ein Lagervertrag ist danach ein Vertrag, durch den der Lagerhalter verpflichtet wird, das Gut zu lagern und aufzubewahren. Das Merkmal der Gewerbsmäßigkeit entfällt, weil nach Absatz 3 in Übereinstimmung mit dem vorgeschlagenen Fracht- und Speditionsrecht die Geltung der Vorschriften über das Lagergeschäft auf solche Lagerverträge beschränkt bleibt, die im Rahmen des Betriebs eines gewerblichen Unternehmens abgeschlossen werden (vgl. dazu die Begründungen zu §§ 407, 452 HGB-E).

Absatz 2 folgt ebenfalls der vorgeschlagenen Ausgestaltung des Fracht- und Speditionsrechts (vgl. § 407 Abs. 2, § 452 Abs. 2 HGB-E). Insbesondere wird auch hier als Oberbegriff für die Gegenleistung des Einlagerers der Begriff der "Vergütung" eingeführt. Dafür soll § 420 HGB in der bisherigen Form entfallen. Dort sind bislang als Vergütungsbestandteile das Lagergeld, die Auslagen für Fracht und Zölle sowie die erforderlichen, für das Gut gemachten Aufwendungen genannt. Künftig soll neben dem Vergütungsanspruch des Lagerhalters nur noch der Aufwendersatz (vgl. § 473 HGB-E) gesondert geregelt werden.

schlaggebend für die Anwendung unterschiedlicher Rechtsvorschriften (einerseits Lagerrecht, andererseits Verwahrungsrecht des BGB) ist nicht die Unterscheidung zwischen Kaufleuten, die gewerbsmäßig, und solchen, die nur gelegentlich im Rahmen ihres Gewerbebetriebs Lagerungen übernehmen, sondern diejenige zwischen der Einlagerung bei einem gewerblichen Unternehmer einerseits und der Verwahrung durch Privatpersonen andererseits. Diese Zweiteilung entspricht moderner Gesetzgebung im Handels- und Schuldrecht; für eine dritte Vorschriften-kategorie besteht genausowenig ein Bedürfnis wie für die bisherige Gleichstellung von nur gelegentlich das Lagergeschäft betreibenden Kaufleuten mit Privatpersonen, die Sachen zur Verwahrung übernehmen.

**Zu § 467 (Behandlung des Gutes. Begleitpapiere. Mitteilungs- und Auskunftspflichten)**

Die Vorschrift stellt eine Neuerung gegenüber dem geltenden Lagerrecht dar, folgt jedoch im Grundsatz den vorgeschlagenen entsprechenden Vorschriften des Fracht-, Umzugs- und Speditiionsrechts.

Absatz 1 Satz 1 enthält die lagerrechtliche Parallelvorschrift zu § 410 Abs. 1 HGB-E und statuiert wie dieser für den Fall der Einlagerung gefährlichen Gutes Mitteilungspflichten über die genaue Art der Gefahr sowie über etwa zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen. Wegen der Einzelheiten wird auf die Begründung zu § 410 HGB-E Bezug genommen.

Absatz 1 Satz 2 ist dagegen nicht dem Frachtrecht, sondern dem vorgeschlagenen § 454 Abs. 1 HGB-E zum Speditiionsrecht nachgebildet. Eine leichte Differenz zum Frachtrecht ergibt sich insbesondere hinsichtlich der Pflicht des Einlagerers zur Auskunftserteilung: Während nach dem Entwurf sowohl der Einlagerer (gegenüber dem Lagerhalter) als auch der Versender (gegenüber dem Spe-



Einlagerer überlegenes Sachwissen verfügt, soll es dann seine Sache sein, die gefahrgüterrechtlichen Folgerungen aus dieser Situation zu ziehen und entsprechende Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen. Die Information braucht auch nicht notwendigerweise schriftlich zu erfolgen.

Absatz 2 Satz 2 normiert parallel zu den vorgeschlagenen umzugsrechtlichen Bestimmungen des § 450b Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 Satz 1 HGB-E für den Fall der Einlagerung durch Privatpersonen eine besondere Unterrichtspflicht des Lagerhalters gegenüber dem Einlagerer. Der Lagerhalter hat danach den Einlagerer darauf hinzuweisen, daß diesen eine allgemeine Unterrichtspflicht über von dem Gut ausgehende Gefahren trifft. Diese Hinweispflicht erscheint deshalb gerechtfertigt, weil von Privatleuten nicht stets erwartet werden kann, daß diese von sich aus ohne weiteres solche Umstände bedenken und mitteilen. Die Befreiung des Einlagerers von der ansonsten nach Absatz 1 unter Umständen gegebenen Verpackungs- und Kennzeichnungspflicht ist dagegen nicht Gegenstand der Pflichtmitteilung des Lagerhalters nach Absatz 2 Satz 2.

Zusätzlich hat der Lagerhalter nach Absatz 2 Satz 2 a. E. von dem Einlagerer Informationen über etwa zu beachtende Verwaltungsvorschriften über eine amtliche Behandlung des Gutes anzufordern. Genauso wie in bezug auf die von dem Gut ausgehenden Gefahren liegt auch hier der Gedanke zugrunde, daß der Einlagerer im Ausgangspunkt besser als der Lagerhalter abzuschätzen vermag, welche Art der amtlichen Behandlung des Gutes im Einzelfall zu erwarten ist. Auch diese Verpflichtung des Lagerhalters dient letztlich seiner eigenen Information und seinem eigenen Schutz. Der Einlagerer soll die wesentlichen Basisinformationen liefern, so daß sich der Lagerhalter auf die konkrete Situation einstellen kann.

Absatz 3 statuiert - im wesentlichen nach dem Vorbild der §§ 414 und 454 Abs. 2 HGB-E - eine grundsätzlich

nach gewerblichen und privaten Einlagerern ausgestaltet worden ist. Den zu gewerblichen oder sonstigen selbständigen beruflichen Zwecken Einlagernden trifft danach eine weitergehende Mitteilungspflicht hinsichtlich gefährlicher Eigenschaften des Gutes als den einlagernden Privatmann.

Absatz 3 Satz 1 Nr. 3 ist deckungsgleich mit dem vorgeschlagenen § 454 Abs. 2 Nr. 3 HGB-E zum Speditonsrecht. Wie der Versender im Rahmen des Speditonsvertrags soll auch der Einlagerer im Rahmen des Lagervertrages nicht für alle fehlenden, unvollständigen oder unrichtigen Urkunden oder Auskünfte verschuldensunabhängig haften, sondern nur für solche, die für eine amtliche Behandlung des Gutes erforderlich sind.

Absatz 3 Satz 2 schreibt die entsprechende Anwendbarkeit der Mitverursachungsregel des § 414 Abs. 2 HGB-E zum Frachtrecht vor.

Absatz 4 mildert die nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 2 und 3 bestehende verschuldensunabhängige Haftung des Einlagerers für den Fall ab, daß der Lagervertrag vom Einlagerer lediglich zu privaten Zwecken abgeschlossen worden ist und der Lagerhalter infolgedessen den Einlagerer nach Absatz 2 Satz 2 zu belehren hat, dies aber unterlassen hat. In diesem Fall haftet der Einlagerer dem Lagerhalter nur für Verschulden. Die Vorschrift entspricht der vorgeschlagenen umzugsrechtlichen Norm des § 450c Satz 1 HGB-E. Eine verschuldensunabhängige Haftung auch einlagernder Privatpersonen erschien jedenfalls für den Fall zu hart, daß der Lagerhalter den nichtkaufmännischen Einlagerer nicht über seine Pflichten zur allgemeinen Unterrichtung über die von dem Gut ausgehende Gefahr und die zu beachtenden Verwaltungsvorschriften informiert hat.

mers zur Folge hat, folgt der Entwurf hier nicht den Regelungen im HGB, BGB und § 23 Abs. 2 OLSchVO, sondern § 30 Abs. 2 OLSchVO. Denn einerseits wird der Zeitpunkt der Einlagerung vielfach leichter zu bestimmen sein als der der tatsächlichen Vermischung; zum anderen steht die hier vorgenommene Wertung in Übereinstimmung mit § 6 Abs. 1 Satz 1 DepotG.

Absatz 3 übernimmt inhaltlich § 419 Abs. 2, 2. Halbsatz HGB, der seinerseits weitgehend §§ 31 und 23 Abs. 3 OLSchVO entspricht. Es ist lediglich die entbehrliche Bezugnahme auf den durch die Vermischung entstandenen Gesamtvorrat fortgelassen. Die in bezug auf das gegenwärtige Recht umstrittene Frage, ob insoweit nur eine gesetzliche Ermächtigung oder ein gesetzlicher Erwerbsstatbestand normiert wird, braucht nicht entschieden zu werden. Auch wenn der Absatz lediglich die Befugnis des Lagerhalters zur Auslieferung entsprechender Bruchteile normiert, korrespondiert dieser Befugnis jedenfalls schon nach allgemeinem Miteigentumsrecht (vgl. § 1011 BGB) zumindest bei einem teilbaren Herausgabeanspruch auch ein entsprechendes Recht des Einlagerers auf Auslieferung des fraglichen Anteils.

#### Zu § 469 (Empfang des Gutes)

Die vorgeschlagene Vorschrift entspricht weitgehend geltendem Recht, nämlich einerseits dem ins Kommissionsrecht verweisenden § 417 Abs. 1 HGB in Verbindung mit § 388 Abs. 1 HGB, andererseits § 16 Abs. 2 OLSchVO. Lediglich die Rechtsfolgen des Empfangs von beschädigtem oder mangelhaftem Gut sind vergleichsweise knapper als im geltenden Recht gefaßt worden, ohne daß damit eine inhaltliche Änderung verbunden ist. Nach geltendem Recht hat der Lagerhalter die Rechte des Einlagerers zu wahren, für den Beweis des Zustandes zu sorgen und dem Einlagerer unverzüglich Nachricht zu geben. Die beiden erstgenannten Pflichten werden in der vorgeschlagenen

Absatz 2 Satz 1 entspricht im Grundsatz § 417 Abs. 2 Satz 1 HGB sowie § 18 Satz 1 und 2 OLSchVO, ist indes sowohl auf der Tatbestands- als auch auf der Rechtsfolgenseite gegenüber diesen Vorschriften leicht verändert. Zunächst löst die bloße Umlagerung des Lagerguts - anders als nach § 18 Satz 1 OLSchVO, aber in Übereinstimmung mit § 417 Abs. 2 Satz 1 HGB - eine Anzeigepflicht des Lagerhalters gegenüber dem Einlagerer nicht aus. Die bloße Umlagerung - die mit keinerlei Veränderungen für das Gut selbst verbunden sein darf, solche dürfen auch nicht zu befürchten sein - soll innerhalb der Dispositionsbefugnis des Lagerhalters liegen. Die Einlagerung bei Dritten ist hiervon ohnehin nicht betroffen (arg. e § 471 Abs. 2 HGB-E). Gleichwohl ist die Eingriffsschwelle für den Lagerhalter im Vergleich zum geltenden § 417 Abs. 2 Satz 1 HGB herabgesetzt: Die Benachrichtigungspflicht des Lagerhalters greift nicht erst dann, wenn bereits Veränderungen an dem Gut eintreten beginnen, sondern schon dann, wenn solche zu befürchten sind. Die zu befürchtenden Veränderungen müssen auch nicht eine (völlige) Entwertung des Gutes befürchten lassen. Es genügt vielmehr, daß dessen Beschädigung zu erwarten steht. Andererseits wird der Eingriffstatbestand in Abweichung vom geltenden Recht auf Schäden, die den Lagerhalter treffen, erweitert.

Auch die Rechtsfolgen bei zu erwartendem Schadenseintritt sind modifiziert worden. Den Lagerhalter soll künftig bei Eintreten des Tatbestands nicht lediglich eine Anzeigepflicht treffen, sondern auch die Pflicht, Weisungen einzuholen. Da der Einlagerer im Regelfall besser als der Lagerhalter die Folgen von Veränderungen abzuschätzen vermag, wird hierdurch sichergestellt, daß im Einzelfall sachgerecht und den Interessen des Einlagerers gemäß auf die Veränderung reagiert wird. Die Verpflichtung des Lagerhalters zur Einholung von Weisungen korrespondiert überdies mit den Pflichten des Frachtführers nach § 419 Abs. 1 Satz 1 HGB-E für den Fall des Eintritts von Ablieferungshindernissen. Die Anzeige und

Der zweite Halbsatz des Absatzes 2 Satz 3 stellt klar, daß im Falle der Ausstellung eines Lagerscheins die Androhung des Verkaufs sowie die in § 373 Abs. 5 HGB vorgesehenen Benachrichtigungen nicht an den Einlagerer, sondern an den letzten dem Lagerhalter bekannt gewordenen legitimierten Scheininhaber zu richten sind. Dies entspricht § 25 Abs. 3 OLSchVO.

**Zu § 471 (Versicherung. Einlagerung bei einem Dritten)**

Absatz 1 Satz 1 statuiert eine Versicherungspflicht des Lagerhalters auf Verlangen des Einlagerers. Diese entspricht geltendem Handelsrecht (§ 417 Abs. 1 in Verbindung mit § 390 Abs. 2 HGB). § 20 Abs. 1 OLSchVO begrenzt dagegen die Versicherungspflicht auf den Abschluß einer Feuerversicherung. Diese Begrenzung soll nicht übernommen werden, da auch andere Gefahren (etwa Hochwasser, Einsturz) denkbar sind, gegen die eine Versicherung gleichermaßen erforderlich ist.

Absatz 1 Satz 2 statuiert - insoweit ähnlich wie § 450g Satz 1 Nr. 1 HGB-E für das Umzugsrecht - eine Hinweispflicht des Lagerhalters gegenüber dem Einlagerer, der den Lagervertrag weder zu gewerblichen noch zu sonstigen selbständigen beruflichen Zwecken schließt, in bezug auf die Möglichkeit der Versicherung des Gutes. Der Adressat der Hinweispflicht wird in Übereinstimmung mit § 467 Abs. 2 Satz 1 und § 450b HGB-E abgegrenzt; auf die dortige Begründung wird insoweit verwiesen.

Anders als im Umzugsrecht soll der Hinweis nicht notwendigerweise schriftlich (oder gar drucktechnisch besonders hervorgehoben) erfolgen müssen. Ebenfalls anders als im vorgeschlagenen Umzugsrecht ist die Verletzung der Hinweispflicht durch den Lagerhalter auch nicht mit einer Sanktion dergestalt, daß bestimmte Haftungsbeschränkungen und Haftungsbefreiungen entfallen, verbunden. Dies hat seinen Grund darin, daß eine vergleichbare

te Zeit geschlossen ist. Diese Vorschrift ist im Vergleich zum geltenden Lagerrecht, das lediglich die Kündigung von seiten des Lagerhalters behandelt, neu. Das Kündigungsrecht des Einlagerers soll gewissermaßen spiegelbildlich zu dem künftig in Absatz 2, bisher in § 422 Abs. 1 Satz 2 HGB und § 24 Abs. 1 Satz 2 OLSchVO geregelten Kündigungsrecht des Lagerhalters ausgestaltet werden. Danach kann der Einlagerer den Lagervertrag abgesehen vom Vorliegen eines wichtigen Grundes nur mit einer Mindestkündigungsfrist von einem Monat kündigen. Die wesentlichen Folgen einer Versäumung der Kündigungsfrist liegen angesichts des Rechts des Einlagerers nach Satz 1, das Gut jederzeit herauszuverlangen, auf dem Gebiet der Vergütungspflicht. Wird vorzeitig herausverlangt, bleibt der anteilige Vergütungsanspruch des Lagerhalters bestehen.

Absatz 2 betrifft den schon bislang im geltenden Recht (§ 422 Abs. 1 Satz 2 HGB, § 24 Abs. 1 Satz 2 OLSchVO) geregelten Anspruch des Lagerhalters auf Rücknahme des Gutes durch den Einlagerer sowie dessen Recht auf Kündigung im Falle unbestimmter Laufzeit. Die Regelung des bisherigen Rechts, insbesondere die Kündigungsfrist von einem Monat, wird beibehalten. Entfallen soll aber die davon gesonderte Mindestlagerdauer von drei Monaten, gerechnet ab Einlieferung, im Falle unbestimmter Laufzeit des Vertrages (§ 422 Abs. 1 Satz 1 HGB, § 24 Abs. 2 OLSchVO). Abgesehen davon, daß eine Anknüpfung an den Zeitpunkt der Einlieferung nicht mehr für zweckmäßig erachtet wird, entspricht auch die Dreimonatsfrist angesichts wesentlich kürzerer Dispositionsfristen in der heutigen Lagerpraxis nicht mehr modernen Anforderungen. Die nun einheitlich gewählte Monatsfrist für die Kündigung sowohl des Einlagerers als auch des Lagerhalters stellt sich angesichts der gleichzeitigen Streichung der Dreimonatsfrist als Kompromiß zwischen dieser und einer noch stärkeren Verkürzung auf unter einen Monat dar.

Der Aufwendungsbegriff folgt der Interpretation, die er in der Rechtsprechung zu vergleichbaren bürgerlich-rechtlichen und handelsrechtlichen Normen gefunden hat. Typische Anwendungsfälle sind neben entrichteten Abgaben und Kosten für eine besondere amtliche Behandlung des Gutes etwa auch die Kosten für eine außergewöhnliche Bewegung des Gutes, sei es auf Veranlassung des Einlegers oder aus klimabedingten Gründen.

#### Zu § 474 (Haftung für Verlust oder Beschädigung)

Satz 1 statuiert eine auf vermutetem Verschulden beruhende Obhutshaftung des Lagerhalters, die in der grundsätzlichen Konzeption den bisherigen lagerrechtlichen Haftungsvorschriften in § 417 Abs. 1 in Verbindung mit § 390 Abs. 1 HGB sowie § 19 Abs. 1 OLSchVO entspricht. Haftungsmaßstab ist die generell im Handelsrecht maßgebliche Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns (§ 347 Abs. 1 HGB). Im Vergleich zum geltenden Recht ist lediglich der Obhutszeitraum klarer als bislang durch zwei im einzelnen bezeichnete Zeitpunkte (Übernahme zur Lagerung einerseits, Auslieferung andererseits) eingegrenzt. Das geltende Recht knüpfte demgegenüber lediglich an den Tatbestand der "Verwahrung" an. Eine solche genaue Bezeichnung des Obhutszeitraums wurde schon angesichts der erheblichen haftungsrechtlichen Konsequenzen für erforderlich gehalten.

Satz 1 deckt nach seinem klaren Wortlaut nur den Ersatz von während der Obhut entstandenen Güterschäden ab. Sonstige Schadensarten, etwa auch Güterfolgeschäden, sowie solche Schäden, die außerhalb des Obhutszeitraums vertragsbedingt entstanden sind, sind nach den allgemeinen Grundsätzen über die positive Forderungsverletzung zu ersetzen. Da der Lagerhalter im Gegensatz zum Frachtführer und zum Spediteur danach auch für während seiner Obhut entstandene Güterschäden nicht verschuldensunabhängig, sondern nur aufgrund vermuteten Verschuldens

Grenzen - vertragliche Vereinbarungen, auch haftungsbeschränkender Natur, möglich. Eine solche dispositive Ausgestaltung dürfte den Bedürfnissen der Lagerei eher entgegenkommen. Die vom Transport abweichende Gefahren- und Risikosituation und die vergleichsweise erhöhten Einwirkungsmöglichkeiten des Einlagerers auf die einzelnen Umstände der Lagerung und der Schadensverhütung legen eine solche Ausgestaltung nahe.

In der Konsequenz dieser Überlegungen liegt auch ein Verzicht auf die bislang in § 19 Abs. 3 und 4 OLSchVO enthaltenen, an eine Genehmigung der Ermächtigungsbehörde gekoppelten Haftungsausschlußmöglichkeiten. Nicht erforderlich ist künftig auch eine § 19 Abs. 5 OLSchVO entsprechende Vorschrift, die Art, Höhe und Umfang des zu leistenden Schadensersatzes umschreibt. Diese bisherige Vorschrift ist bezogen auf die nach § 19 Abs. 2 OLSchVO bestehende wertmäßige Haftungsbeschränkung und stellt sich tendenziell als eine Einschränkung gegenüber den allgemeinen Regeln der §§ 249 ff. BGB dar. Entfällt die gesetzliche Haftungsbeschränkung, können diese allgemeinen Regeln eingreifen, ohne daß es einer derartigen Sondervorschrift noch bedarf.

Satz 2 stellt klar, daß der Lagerhalter auch im Falle der Einlagerung des Lagerguts bei einem Dritten persönlich aus dem von ihm geschlossenen Lagervertrag verpflichtet bleibt und in diesem Falle für ein Verschulden des Dritten nach § 278 BGB einzustehen hat. Der Lagerhalter soll sich in diesem Falle also nicht auf eine bloße Haftung wegen Auswahlverschuldens zurückziehen können.

#### Zu § 475 (Verjährung)

Die Verjährung der wechselseitigen Ansprüche aus dem Lagervertrag soll, wie schon bislang nach § 423 HGB, im wesentlichen den frachtrechtlichen Verjährungsregelungen (künftig § 439 HGB-E) folgen.



zu erstrecken. Auf die Begründung zu § 440 HGB-E wird insoweit Bezug genommen. Satz 2 bezieht auch die Forderung aus einer Versicherung in den Kreis der durch das Pfandrecht gesicherten Forderungen ein. Diese Regelung geht weiter als das derzeitige HGB-Lagerrecht, wo eine derartige Bestimmung gänzlich fehlt, und auch als § 22 Abs. 1 Satz 2 OLSchVO, der das Pfandrecht lediglich auf die Forderung aus einer Feuerversicherung erstreckt. Eine Differenzierung zwischen der Versicherung gegen die Feuergefahr und anderen Gefahren, die das Gut treffen können, ist nicht sachgerecht. Daß künftig auch die Begleitpapiere nach Absatz 1 Satz 2 dem Pfandrecht des Lagerhalters unterliegen sollen, entspricht der Ausgestaltung des vorgeschlagenen Fracht- und Speditionsrechts (§ 440 Abs. 1 Satz 2 und § 463 Satz 2 HGB-E).

Absatz 2, der den Gutglaubenschutz des legitimierten Scheininhabers betrifft, entspricht inhaltlich § 22 Abs. 2 OLSchVO. In Übereinstimmung mit der übrigen Terminologie des vorgeschlagenen Lagerrechts (vgl. §§ 466 Abs. 2 und 473 HGB-E) ist lediglich der Begriff "Lagerkosten" durch "Vergütungen und Aufwendungen" ersetzt. Da nur dem Orderlagerschein Traditionsfunktion zukommt, ist eine entsprechende Regelung für den Namens- und Inhaberschein nicht erforderlich.

Absatz 3 begrenzt die Dauer des Pfandrechts auf die Dauer des Besitzes des Lagerhalters am Gut. Die Regelung steht in Einklang mit den geltenden §§ 421 HGB und 22 Abs. 1 Satz 1 OLSchVO, ist aber im Vergleich dazu - analog der Ausgestaltung des § 440 Abs. 2 HGB-E - der Übersichtlichkeit halber in einen gesonderten Absatz eingestellt.

#### Zu § 475b (Lagerschein)

Gegenstand der Vorschrift sind die Ausstellung und der Inhalt des Lagerscheins. Die Vorschrift enthält - aller-

lung des Guts sowie eine etwaige Vereinbarung über eine offene Beförderung) entfallen beim Lagerschein aus der Natur der Sache. Umgekehrt hat Absatz 1 Nr. 8 (Sammellagerungsvermerk) keine Entsprechung beim Ladeschein.

Absatz 2, wonach weitere, aus der Sicht des Lagerhalters zweckmäßige Angaben in den Lagerschein eingetragen werden können, entspricht § 443 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 408 Abs. 1 Satz 2 HGB-E. Statt dessen entfällt die bisherige Differenzierung zwischen zwingenden Angaben und bloßen Sollangaben nach § 38 Abs. 2 und 3 OLSchVO. Von den bisherigen Sollangaben nach § 38 Abs. 3 OLSchVO ist lediglich die Angabe des Tages der Einlagerung nun auch nach Absatz 1 Nr. 4 ausdrücklich vorgeschrieben. Die anderen bislang in § 38 Abs. 3 OLSchVO vorgesehenen Angaben können künftig, soweit zweckmäßig, gemäß Absatz 2 in den Lagerschein eingetragen werden.

Verzichtet wurde auf eine § 38 Abs. 1 OLSchVO entsprechende Bestimmung, wonach die staatliche Ermächtigung zur Ausstellung Bestandteil des (Order-) Lagerscheins sein soll, da der Entwurf in Artikel 1 Nr. 1 (Änderung des § 363 Abs. 2 HGB) und Artikel 4 (Außerkräfttreten der Verordnung über Orderlagerscheine) eine Beseitigung des staatlichen Erteilungsverfahrens vorsieht. Auf die dortige Begründung wird verwiesen.

Absatz 3 bildet die Parallelnorm zu § 443 Abs. 1 Satz 2 HGB-E für den Ladeschein. Die Unterschrift des Lagerhalters war schon bislang nach § 38 Abs. 3 letzter Halbsatz OLSchVO wesentlicher Bestandteil des Lagerscheins. Neu gegenüber dieser Vorschrift ist lediglich, daß die Unterschrift entsprechend den modernen Anforderungen auch gedruckt oder durch Stempel ersetzt werden kann. Vorbild war insoweit die für Inhaberschuldverschreibungen geltende Regelung in § 793 Abs. 2 Satz 2 BGB.

über den Ladeschein. Die Regelung folgt weitgehend § 26 Abs. 1 Satz 1 und 3 OLSchVO, trifft jedoch anders als die dortige Regelung keine nähere Bestimmung hinsichtlich der empfangsberechtigten Person. Hierzu enthält jedoch § 475e HGB-E eine nähere Regelung.

Absatz 2 übernimmt - in sprachlich leicht modernisierter Fassung - § 26 Abs. 2 OLSchVO.

Die in Absatz 3 normierte Haftung des Lagerhalters wegen Auslieferung des Gutes ohne Rückgabe des Lagerscheins oder Abschreibungsvermerk ist gegenüber dem geltenden Lagerrecht neu, orientiert sich aber inhaltlich an der vorgeschlagenen frachtrechtlichen Parallelnorm des § 446 Satz 1 HGB-E.

#### Zu § 475e (Legitimation durch Lagerschein)

Satz 1 nennt als legitimierten Empfänger des Gutes einerseits den im Lagerschein eingetragenen Empfänger und - im Falle des Orderlagerscheins - den Indossatar. Die Vorschrift ist redaktionell an dem verwandten frachtrechtlichen Tatbestand des § 445 Abs. 1 HGB-E orientiert worden und weicht deshalb leicht von der bisherigen Bestimmung des § 26 Abs. 1 Satz 1 OLSchVO ab. Der transportrechtlichen Einheitlichkeit soll hier der Vorzug gegeben werden.

Satz 2 ist mit § 26 Abs. 1 Satz 2 OLSchVO identisch.

#### Zu § 475f (Traditionsfunktion des Orderlagerscheins)

Die Vorschrift übernimmt den bisherigen § 424 HGB in leicht sprachlich modernisierter Form. In der Sache entspricht sie der frachtrechtlichen Vorschrift in § 447 HGB-E.

Zu Nummer 2 (Aufhebung der §§ 27 bis 76 BinSchG)

Nummer 2 sieht die Aufhebung der §§ 27 bis 76 BinSchG, also der bisherigen speziellen Vorschriften für das Binnenschiffahrtsfrachtgeschäft, vor. Diese werden vollständig entbehrlich, weil künftig eine einheitliche Regelung für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschiffahrt, nämlich der Vierte Abschnitt des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs, an deren Stelle treten soll. Soweit noch für den Bereich des Ladens und Löschens spezielle Vorschriften für das Binnenschiffahrtsfrachtgeschäft erforderlich sind, können diese durch Verordnung auf Grund des vorgeschlagenen § 412 Abs. 4 HGB-E geregelt werden.

Zu Nummer 3 (§ 116 BinSchG)

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu der in Artikel 1 Nr. 3 vorgeschlagenen Neufassung des allgemeinen Frachtrechts. Die bisherige Regelung des § 443 HGB, an die § 116 Abs. 1 Satz 1 BinSchG anknüpft, wird in weitgehend identischer Form in § 442 HGB-E in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 übernommen. Soweit in § 442 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 - anders als im geltenden § 443 HGB - auch das Pfandrecht des Verfrachters nach § 623 HGB ausdrücklich genannt wird, handelt es sich um eine bereits bisher durch Auslegung gewonnene Klarstellung.

Zu Nummer 4 (§ 131 BinSchG)

Insoweit liegt eine Folgeänderung zu der unter Nummer 2 dieses Artikels vorgesehenen Aufhebung der §§ 27 bis 76 BinSchG vor. Es erscheint sachgerecht, künftig das auch für die Binnenschiffahrt geltende allgemeine Frachtrecht des Handelsgesetzbuchs auf Fahrten innerhalb desselben Ortes anzuwenden.

Zu Nummer 3 (§ 5 EVO)

- Zu Buchstabe a

Die Änderung der Abschnittsangabe in § 5 Abs. 2 EVO stellt eine Folgeänderung zu der in Nummer 15 vorgesehenen Aufhebung der Abschnitte V, VII und VIII dar. Zusätzlich bestimmt der neu angefügte Satz 2, daß die Eisenbahn zugunsten des Reisenden, des Absenders oder des Empfängers nicht nur von allen Bestimmungen der Abschnitte II bis IV der Eisenbahn-Verkehrsordnung, sondern auch von den nach der Eisenbahn-Verkehrsordnung anzuwendenden, die Haftung der Eisenbahn regelnden Vorschriften des Handelsgesetzbuchs zugunsten des Reisenden, des Absenders oder des Empfängers abweichen kann. Gemeint sind damit insbesondere die nach § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO in der Fassung von Nummer 4 Buchstabe b dieses Entwurfs auf die Beförderung von Reisegepäck entsprechend anzuwendenden § 418 Abs. 6, §§ 425 bis 430, 432, 434 bis 439 HGB-E. Für die Haftung für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck soll es danach beim Grundsatz des § 5 Abs. 2 Satz 1 EVO bleiben, wonach - anders als im vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrecht des Handelsgesetzbuchs - Abweichungen von den gesetzlichen Haftungsvorschriften zugunsten der Vertragsgegenseite der Eisenbahn in den Tarifen oder durch Vereinbarung ohne jegliche gesetzliche Einschränkung möglich sind. Der neue Satz 2 betrifft nicht die Güterbeförderung, die, wie zu Nummer 1 ausgeführt, künftig vollständig aus dem Anwendungsbereich der Eisenbahn-Verkehrsordnung ausgeklammert werden soll. Insoweit sind Abweichungen vom allgemeinen Frachtrecht künftig nur nach den §§ 448, 450h und 451d HGB-E möglich.

Unterabschnitts des Vierten Abschnitts des  
Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs gelten.

Zu Nummer 4 (§ 25 EVO)

- Zu Buchstabe a

Die Überschrift zu § 25 EVO kann infolge der in Nummer 4 Buchstabe d vorgesehenen Aufhebung der Absätze 4 und 5 des § 25 EVO künftig knapper und im übrigen präziser als bislang gefaßt werden.

- Zu Buchstabe b

Der durch Buchstabe b in § 25 Abs. 1 EVO angefügte Satz 2 statuiert die entsprechende subsidiäre Anwendung derjenigen Vorschriften des in Artikel 1 Nr. 3 dieses Entwurfs vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrechts des Handelsgesetzbuchs, die für die Beförderung von Reisegepäck passen. Auch der Vertrag über die Beförderung von Reisegepäck ist ein Frachtvertrag, der lediglich bestimmten Modifikationen gegenüber dem allgemeinen Frachtrecht unterliegen soll. Die übrigen, im vorgeschlagenen § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO nicht aufgeführten Vorschriften des Ersten und Zweiten Unterabschnitts des Vierten Abschnitts des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 des Entwurfs passen entweder auf die Beförderung von Reisegepäck nicht oder sind durch die Vorschriften des Abschnitts III in der Fassung der Nummern 4 bis 13 dieses Artikels verdrängt. Durch die der bisherigen Eisenbahn-Verkehrsordnung fremde Verweisung auf das allgemeine Frachtrecht des Handelsgesetzbuchs wird eine deutliche Straffung des Abschnitts III möglich.

Zu Nummer 5 (§ 26 EVO)

- Zu Buchstabe a

Die Ersetzung des Wortes "Bezeichnung" durch das Wort "Kennzeichnung" in der Überschrift zu § 26 EVO dient der Anpassung der Terminologie an die des vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrechts (vgl. § 411 HGB-E in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3).

- Zu Buchstabe b

- Zu Buchstabe aa

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu Buchstabe c.

- Zu Buchstabe bb

Durch die vorgeschlagene Ergänzung des § 26 Satz 1 EVO soll der Eisenbahn über die bereits jetzt in dieser Vorschrift erfaßten Fallgestaltungen hinaus auch dann das Recht eingeräumt werden, Gepäck zurückzuweisen, wenn dieses nicht hinreichend gekennzeichnet ist. Ein an das Fehlen bestimmter Angaben auf den Gepäckstücken anknüpfendes Zurückweisungsrecht enthält bereits jetzt § 26 Abs. 2 EVO, der jedoch - wie nachstehend ausgeführt - im Interesse der Vereinfachung aufgehoben werden soll. Es reicht aus, ebenso wie im vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrecht (vgl. § 411 Satz 2 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 des Entwurfs) eine Kennzeichnungspflicht ganz allgemein zu normieren. In der Sache ergeben sich keine Änderungen: Wie schon bislang soll der Reisende dann keinen Anspruch auf Abschluß eines Reisegepäckbeförderungsvertrages haben, wenn er selbst die Anforderungen an die Kennzeichnung der Gepäckstücke nicht erfüllt.

Zu Buchstaben c und d

Es handelt sich um redaktionelle Folgeänderungen zu der unter Buchstabe b vorgeschlagenen Änderung.

Zu Nummer 7 (Aufhebung des § 28 EVO)

§ 28 Abs. 1 und 2 EVO, der die Frage regelt, mit welchem Zug, das Gepäck zu befördern ist, ist überholt und kann ersatzlos entfallen. Aus der Sicht des Reisenden kommt es nicht darauf an, mit welchem Zug das Reisegepäck befördert wird, sondern darauf, wann es ihm zur Verfügung steht. Gemäß § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO in der Fassung des Entwurfs in Verbindung mit § 423 HGB in der Fassung des Entwurfs können die Parteien des Reisegepäckvertrages eine Lieferfrist vereinbaren. Mangels Vereinbarung gilt die Frist als Lieferfrist, die einem sorgfältigen Frachtführer unter Berücksichtigung der Umstände vernünftigerweise zuzubilligen ist.

Absatz 3, der den Fall des Nichtantritts oder des Abbruches der Reise erfaßt und die weitere Behandlung des Gepäcks dem Tarif anheimgibt, kann wegfallen, weil inso- weit - mangels abweichender Parteivereinbarung - künftig die allgemeine frachtrechtliche Regelung des § 418 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3, der über § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO in der Fassung des Entwurfs auch auf die Beförderung von Reisegepäck Anwendung findet, ein- greift.

Absatz 4, der die Beachtung von Zoll- und sonstigen Ver- waltungsvorschriften sowie die Rechtsfolgen einer Nicht- beachtung dieser Vorschriften durch den Reisenden behan- delt, ist künftig entbehrlich, weil über den im Entwurf vorgeschlagenen § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO auch die vorge- schlagene allgemein frachtrechtliche Vorschrift des § 413 Abs. 1 HGB-E sowie die umzugsvertraglichen Vor- schriften des § 450b Abs. 3 und § 450c HGB-E Anwendung



4 EVO zusätzlich den Fall regelt, daß Bahnhöfe zeitweise unbesetzt sind, erscheint eine gesetzliche Regelung künftig entbehrlich. Es kann den Eisenbahnunternehmen überlassen bleiben, insoweit eine Regelung in allgemeinen Geschäftsbedingungen zu treffen.

§ 29 Abs. 3 EVO, der die Möglichkeit der Rückgabe aufgegebenen Gepäcks auf dem Versandbahnhof gegen Rückgabe des Gepäckscheins regelt, ist angesichts der über § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO in der Fassung der Nummer 4 dieses Artikels anwendbaren Bestimmung des § 418 HGB-E entbehrlich. Denn diese Vorschrift regelt ausführlicher als die bisherige in der Eisenbahn-Verkehrsordnung enthaltene Regelung die Befugnisse und die Rechtsfolgen der Erteilung nachträglicher Weisungen des Absenders. Da das Eisenbahnunternehmen gemäß § 418 Abs. 1 Satz 3 und 4 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 unter bestimmten Bedingungen von der Pflicht zur Befolgung nachträglicher Weisungen befreit sein kann und überdies Ersatz der ihm durch die Ausführung der Weisung entstehenden Aufwendungen sowie eine angemessene Vergütung verlangen kann, bleibt es in gleichem Maße geschützt wie durch die Ermessensbestimmung des bisherigen § 29 Abs. 3 EVO.

Die in § 29 Abs. 4 EVO enthaltene Regelung über die Zulässigkeit einer Weitersendung des Gepäcks nach einem anderen Bahnhof enthält, da insoweit entgegenstehendes zwingendes Recht nicht normiert ist, eine Selbstverständlichkeit und kann daher gestrichen werden. Sind besondere Vereinbarungen nicht getroffen worden, ist auf diesen Fall § 418 HGB-E anwendbar.

Schließlich ist die Regelung über die Mitwirkungspflicht des Reisenden bei Nachforschungen der Eisenbahn nach verlorenem Gepäck (§ 29 Abs. 8 EVO)

§ 31 Abs. 3 EVO wird entbehrlich, weil die darin enthaltene Regelung über die Beschädigung von Reisegepäck zusammen mit der in Absatz 2 enthaltenen Regelung über den Verlust von Reisegepäck im vorgeschlagenen neuen § 31 Abs. 1 EVO (vgl. Buchstabe b) aufgenommen werden soll.

Nicht beibehalten werden soll auch Absatz 5, der für den Fall des Vorsatzes der Eisenbahn bei der Schadenverursachung den Wegfall der Haftungsbeschränkung und für den Fall grober Fahrlässigkeit die Verdoppelung des statuierten Haftungshöchstbetrages vorsieht. Diese Regelung soll durch die allgemeine frachtrechtliche Vorschrift des § 435 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 ersetzt werden. Für die Konstellation des Vorsatzes deckt sich dessen Lösung mit derjenigen des § 31 Abs. 5 EVO. Dagegen wird für den Fall, daß der Schaden leichtfertig und in dem Bewußtsein, daß dieser mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, verursacht wurde, ebenfalls ein Wegfall der Haftungsbefreiungen und -beschränkungen und nicht lediglich eine Verdoppelung des vorgesehenen Höchstbetrages statuiert. Im Interesse der allgemeinen Harmonisierung des Transportrechts erscheint es sachgerecht, auch bei der Reisegepäckbeförderung einen Wegfall der Haftungsbefreiungen und -beschränkungen schon bei bewußter grober Fahrlässigkeit vorzusehen und nicht nur die bloße Verdoppelung der Beträge.

- Zu Buchstabe b

Die Höchstbeträge für die Haftung der Eisenbahn wegen Verlusts oder Beschädigung von Reisegepäck und Kraftfahrzeugen sollen in dem neu gefaßten § 31 Abs. 1 EVO abweichend von dem allgemeinen frachtrechtlichen Haftungshöchstbetrag von 8,33 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm des Rohge-

Zu Nummer 11 (§ 32 EVO)

- Zu Buchstabe a

Die schon bislang in § 32 Abs. 1 EVO enthaltene Verlustvermutung soll lediglich redaktionell an die Fassung der vorgeschlagenen allgemeinen frachtrechtlichen Bestimmung des § 424 Abs. 1 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 angepaßt werden.

- Zu Buchstabe b

§ 32 Abs. 2 EVO kann aufgehoben werden, weil insoweit über § 25 Abs. 1 Satz 2 EVO in der Fassung des Entwurfs der von Inhalt und Rechtsfolgen her gleiche, indes sprachlich abweichend gefaßte § 424 Abs. 2 und 3 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 Anwendung findet.

Zu Nummer 12 (§ 33 EVO)

Haftet die Eisenbahn wegen Überschreitung der Lieferfrist, soll der Reisende nach dem vorgeschlagenen neu gefaßten § 33 künftig ein Wahlrecht zwischen dem im vorgeschlagenen allgemeinen Frachtrecht (§ 431 Abs. 3 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3) angelegten Höchstbetragssystem, das als Grenze den dreifachen Betrag der Fracht je Gepäckstück benennt, und dem dem bisherigen § 33 Abs. 1 EVO zugrundeliegenden Höchstbetragsmodell haben. Die Wahlmöglichkeit entfällt, wenn es sich um die Beförderung eines Kraftfahrzeuges handelt. Hier gilt ausschließlich die in Satz 1 bestimmte Höchstgrenze.

Satz 2 behält im Grundsatz das zeitlich nach je angefangenen 24 Stunden Lieferfristüberschreitung gestaffelte Berechnungssystem für den Höchstbetrag bei. Ersetzt wird jedoch der bisher geltende Betrag von 25 Deutschen Mark

Zu Nummer 13 (Aufhebung des § 34 EVO)

Die bisherige Sonderregelung für eine verspätete Verladung oder Auslieferung von Kraftfahrzeugen in § 34 EVO soll in die unter Nummer 12 vorgeschlagene Neufassung des § 33 EVO integriert werden; § 34 EVO kann daher als eigenständige Vorschrift entfallen. Als materielle Abweichung zu der bisherigen Regelung ergibt sich lediglich eine Erhöhung des maßgeblichen Höchstbetrages der Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist vom einfachen Betrag der Fracht auf den dreifachen Betrag der Fracht je Gepäckstück, d. h. Kraftfahrzeug. Auf die Begründung zu Nummer 12 wird verwiesen.

Zu Nummer 14 (§ 36 EVO)

- Zu Buchstabe a

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu den unter Nummer 8 (Änderung des § 29 EVO) vorgeschlagenen Änderungen.

- Zu Buchstabe b

§ 36 Abs. 7 EVO, der die Nichtabholung hinterlegten Gepäcks betrifft, verweist bislang auf die Rechtsfolgen des § 30 Abs. 2 und 3 EVO. Da unter Nummer 9 die Aufhebung von § 30 EVO vorgesehen ist, andererseits aber der Rechtsfolgeninhalt des § 30 Abs. 2 und 3 für den hier einschlägigen Fall aufrechterhalten werden soll, soll an die Stelle der bisherigen Verweisung der Inhalt des § 30 Abs. 2 und 3 EVO bisheriger Fassung treten. Eine materielle Änderung ergibt sich hierdurch nicht.

vollständig dispositiv - § 420 HGB-E in der Fassung des Artikels 1 Nr. 2 zur Anwendung kommen soll.

§ 49 EVO kann aus folgenden Gründen entfallen:

§ 49 Abs. 1 EVO, der die Einhaltung eines bestimmten Beförderungsweges bei entsprechender Weisung des Absenders vorschreibt, ist entbehrlich, weil sich dies bereits aus allgemeinem Frachtrecht ergibt, insbesondere Angaben über den Beförderungsweg im Frachtbrief festgehalten werden können.

Die nach § 49 Abs. 2 EVO zugelassenen Angaben im Frachtbrief (Anweisungen durch den Tierbegleiter, Änderung des Bestimmungsbahnhofs oder des Empfängers) sind auch nach § 408 Abs. 1 Satz 2 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 ohne weiteres zulässig. Einer gesonderten Regelung in der Eisenbahn-Verkehrsordnung bedarf es daher nicht mehr.

§ 49 Abs. 3 EVO, der bislang die Unterbringung der Begleiter im Zug regelt, kann ersatzlos entfallen, weil eine Beförderungspflicht nicht mehr besteht und entsprechende Vereinbarungen den Parteien des Frachtvertrages überlassen werden können.

Der durch § 49 Abs. 4 EVO geregelte Fall des Eintritts von Beförderungs- oder Ablieferungshindernissen infolge Verletzung oder Erkrankung der Tiere wird durch § 419 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 hinreichend erfaßt. Einer gesonderten Regelung in der Eisenbahn-Verkehrsordnung bedarf es daher nicht mehr.

§§ 50 bis 52 EVO werden aus folgenden Gründen entbehrlich:

§ 50 EVO, der die Modalitäten der Auslieferung der Tiere regelt, kann entfallen, weil insoweit die Vorschriften der Tierschutztransportverordnung vom ... und ergänzend

scheine werden aus unterschiedlichen Gründen entbehrlich: Abschnitt I, der bislang das staatliche Ermächtigungsverfahren zur Ausstellung von Orderlagerscheinen regelt, ist künftig überflüssig, weil in Artikel 1 Nr. 1 des Entwurfs eine Änderung des § 363 Abs. 2 HGB vorgesehen ist, die künftig eine Ausstellung von Orderlagerscheinen auch ohne staatliche Ermächtigung ermöglicht. Soweit die Ermächtigung zur Ausstellung von Orderlagerscheinen in der Vergangenheit lediglich die Funktion eines Zuverlässigkeitsattestes für den ausstellenden Lagerhalter übernommen hat, sollen künftig die Länder auf Grund der durch Artikel 5 geschaffenen Öffnungsklausel des § 38 Abs. 2 GewO ermächtigt werden, ein Ersatzzertifikat, das ebenfalls die Funktion eines "Gütesiegels" übernehmen kann, auszustellen. Insoweit wird auf die nachfolgende Begründung zu Artikel 5 des Entwurfs verwiesen.

Die Abschnitte II und III der Verordnung über Orderlagerscheine, die das Lagergeschäft und den Lagerschein betreffen, sind künftig entbehrlich, weil die dort bislang enthaltenen Regelungen, soweit noch erforderlich, in die allgemeinen lagerrechtlichen Regelungen der §§ 466 ff. HGB-E (Artikel 1 Nr. 3 des Entwurfs) überführt werden sollen.

Das vollständige Außerkrafttreten der Verordnung über Orderlagerscheine steht nach § 45 Abs. 1 OLSchVO unter dem Vorbehalt, daß sich aus der Übergangsregelung des Absatzes 2 nichts anderes ergibt. Damit soll sicher gestellt werden, daß diejenigen Normen der Verordnung über Orderlagerscheine, die für den Widerruf von bei Außerkrafttreten der Verordnung bereits erteilten Ermächtigungen zur Ausstellung von Orderlagerscheinen als Rechtsgrundlage benötigt werden, auf solche "alte" Ermächtigungen nach wie vor anwendbar bleiben.

Der vorgeschlagene § 45 Abs. 2 OLSchVO enthält eine Übergangsregelung für bei Außerkrafttreten der Verord-

desregierungen beschränken, ein derartiges Attest bei Bedarf im Wege der Landesrechtsverordnung zu schaffen.

Materiell knüpft die Erteilung eines solchen Attests in § 38 Abs. 2 Satz 1 GewO an den eingeführten gewerberechtlichen Begriff der Zulässigkeit an, der im übrigen auch in der mit der Verordnung über Orderlagerscheine in Zusammenhang stehenden Verordnung über die Überwachung von Getreide aus Interventionsbeständen zur Ausfuhr oder zur Verarbeitung zu bestimmten Erzeugnissen (Getreide-Ausfuhr- und -Verarbeitungs-Überwachungsverordnung - GetrAuVÜV) verwendet wird.

Die Erteilung und Aufrechterhaltung dieses Attests ist nach § 38 Abs. 2 Satz 2 GewO von den Voraussetzungen abhängig, die bislang in § 12 Abs. 1 und 2 OLSchVO normiert waren. Die Regelung beschränkt sich damit auf eine materiellrechtliche, bundesgesetzliche Mindestvorgabe für die Erteilung und Aufrechterhaltung eines solchen Attests und überläßt es im übrigen in § 38 Abs. 2 Satz 3 GewO dem Landesrecht, die nähere Ausgestaltung des Erteilungsverfahrens sowie weitere materellrechtliche Anforderungen zu regeln.

Die in § 38 Abs. 2 Satz 4 GewO vorgesehenen Inhalte der Landesrechtsverordnung sind nicht abschließend. Besonders genannt als mögliche Inhalte der Verordnung sind die Statuierung weiterer materiellrechtlicher Voraussetzungen für die Erteilung des Attests, dessen öffentliche Bekanntmachung sowie bestimmte Vorlage- und Anzeigepflichten des Antragstellers.

#### **Zu Artikel 6 - Änderung der Getreide-Ausfuhr- und -Verarbeitungs-Überwachungsverordnung**

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu der in Artikel 4 vorgeschlagenen Änderung der Verordnung über Or-

erforderlich, weil die Vorschriften, auf die sich die Verordnung bezieht, nach diesem Entwurf aufgehoben werden sollen. § 412 Abs. 4 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nr. 3 enthält allerdings eine Ermächtigung zum Erlaß einer neuen Verordnung über Be- und Entladezeiten und das Standgeld.

Die vorgeschlagene Aufhebung der Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (Artikel 7 Nr. 3) stellt sich als Folgeänderung zu der in Artikel 1 Nr. 3 vorgeschlagenen Harmonisierung des Frachtrechts dar. Frachtrechtlicher Sonderregelungen, die ausschließlich den Güterfernverkehr betreffen, bedarf es künftig nicht mehr.

Das Umzugsrecht soll künftig in den §§ 450 bis 450h HGB-E geregelt werden (vgl. Artikel 1 Nr. 3). Die bisherigen Beförderungsbedingungen für den Umzugsverkehr (GÜ-KUMB) können daher ebenfalls aufgehoben werden; das ist in Artikel 7 Nr. 4 vorgesehen.

#### **Zu Artikel 8 - Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang**

Da das hier vorgeschlagene Artikelgesetz in Artikel 3, 4 und 6 auch Änderungen von Rechtsverordnungen enthält, ist die übliche Entsteinerungsklausel aufzunehmen.

#### **Zu Artikel 9 - Neubekanntmachung der Eisenbahn-Verkehrsordnung**

Da der Entwurf in Artikel 3 zahlreiche Änderungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung enthält, erscheint es zweckmäßig, das Bundesministerium für Verkehr zu ermächtigen, den Wortlaut der Eisenbahn-Verkehrsordnung neu bekanntzumachen.



