Haftung des Seegüterbeförderers und Durchbrechung von Haftungsbeschränkungen bei qualifiziertem eigenem und Gehilfenverschulden

Dissertation zur Erlangung des Grades eines Doktors der Rechtswissenschaft des Fachbereichs Rechtswissenschaft der Universität Hamburg

vorgelegt von

Jan Hinnerk Ilse
geboren in Hamburg

Hamburg 2005

INHALTSVERZEICHNIS

A EINLEITUNG **1**

B VERTRAGSARTEN UND PERSONEN DES SEEHANDELS **6**

I. Vertragsarten *6*
1. Güterbeförderungsvertrag *7*
2. Charter *7*
3. Notwendigkeit der Unterscheidung der Vertragsarten *8*
II. Beteiligte des Seehandels *9*
1. Beförderer *11*
a. Der Beförderer als Partei des Beförderungsvertrages *11*
b. Der ausführende Beförderer *12*
2. Eigentümer und Reeder *12*
a. Der Eigentümer des Schiffes *13*
b. Heutiger Begriff des Reeders nach dem HGB *13*
c. Historischer Reederbegriff und ausländischer Sprachgebrauch *14*
d. Exkurs: Beschränkte Reederhaftung bei Ladungsschäden *15*
3. Kapitän/Schiffer *18*
4. Versender *19*
5. Empfänger *20*
6. Ablader *20*
a. Begriff des Abladers *20*
b. Begriff des Drittabladers *21*
c. Rechtliche Stellung des Abladers *21*

C DIE HAFTUNG DES SEEGÜTERBEFÖRDERERS FÜR HILFSPERSONEN **23**

I. Die Zurechnung von Erfüllungsgehilfenverschulden nach allgemeinem Zivilrecht *23*
1. § 278 BGB *23*
a. Überblick über die Entstehungsgeschichte der Gehilfenhaftung *23*
aa. Römisches Recht *23*
bb. Gemeines und partikulares Recht in Deutschland *25*
cc. Nachklassisches Recht und Pandektenwissenschaft *26*
dd. Preußisches Allgemeines Landrecht von 1794 ..... *27*
ee. Französischer Code Civil von 1804 ..... *27*
ff. Deutsches Reich vor Inkrafttreten des BGB *28*
gg. BGB *29*
b. Normzweck *30*
c. Voraussetzungen des § 278 BGB *32*
aa. Anwendungsbereich *32*
bb. Erfüllungsgehilfe und gesetzlicher Vertreter *33*
cc. Erfüllung einer Verbindlichkeit *34*
(1) Pflichten aus Schuldverhältnissen *35*
(a) Meinungsstand *36*
(aa) Lehre vom einheitlichen gesetzlichen Schutzpflichtverhältnis *36*
(bb) Rechtsprechung *38*
(cc) Auffassung Mennemeyers *38*
(b) Stellungnahme *38*
(2) Handeln des Gehilfen bei Gelegenheit der Erfüllung *41*
(a) Meinungsstand *42*
(b) Stellungnahme *45*
dd. Verschulden des Erfüllungsgehilfen *50*
2. Exkurs: § 831 BGB *51*

3. Abdingbarkeit der Haftung für Gehilfenverschulden in allgemeinen Geschäftsbedingungen 52
4. Italien 53
a. Zurechnung im Rahmen von Schuldverhältnissen 53
b. Zurechnung fremder unerlaubter Handlungen 54
5. Dänemark 56
a. Vertraglicher Bereich 56
b. Deliktsrecht 57
II. Die Hilfspersonen des Seegüterbeförderers 58
1. Leute 59
a. Ausweitung des Leute-Begriffs auf selbständige Gehilfen 59
aa. Französische Originalfassung und englische Übersetzung der Haager Regeln 59
bb. § 607 HGB 62
cc. Begriff der Leute in anderen Transportarten und im bürgerlichen Recht 64
(1) Straßengütertransport 65
(a) Innerstaatlicher Straßengüterverkehr 65
(b) Innerstaatlicher Güterfernverkehr 66
(c) Internationaler Straßengütertransport 67
(d) Zusammenfassung 70
(2) Eisenbahnfrachtrecht 71
(3) Luftfrachtrecht 72
(4) Leute-Begriff im Bürgerlichen Recht 75
b. Ergebnis 75
2. Schiffsbesatzung 76
a. Ausweitung des Besatzungs-Begriffes auf selbständige Gehilfen 78
b. Kritik 79
3. Erfüllungsgehilfen 82
a. § 559 HGB 82
aa. Vercharterer und dessen Angestellte sowie die Schiffsbesatzung 83
bb. Reedereiinspektoren, Werften, Klassifikationsgesellschaften 83
cc. Seeberufsgenossenschaft 85
dd. Actual carrier und Unterbeförderer 85
b. § 607 HGB 85
4. Hamburg Regeln 87
5. Italien 88
6. Skandinavien 88

D DIE GESCHICHTE DER SEEBEFÖRDERERHAFTUNG BIS 1900 90

I. Entwicklung der Beförderer haftung bis 1800 90
1. Frühgeschichte des Seerechts im Altertum 90
a. Ägypter, Phönizier, Carthager, Assyrer und Griechen 90
b. Römisches Reich 92
2. Mittelalter 96
a. Nomos Rhodion nautikos oder pseudo-rhodisches Gesetz und Basiliken 98
b. Entwicklung bis zum Consolato del mar 100
c. Beförderer haftung nach dem Consolato del Mar 103
d. Rôles oder Jugements d'Oléron 106
e. Wisbysches Seerecht oder Gotländisches Waterrecht 107
f. Zusammenfassung: 109
3. Das 17. und 18. Jahrhundert 110
a. Frankreich 111
aa. Guidon de la Mêr 112
bb. Ordonnance touchant la Marine 112
b. Hanseatische Liga und Preußen 113
aa. Hanseatische Liga 114
bb. Preußen 115
(1) Das Preußische Landrecht von 1620 115

(2) Das Preußische Seerecht von 1727 ... *116*
(3) Das Seerecht im Preußischen Allgemeinen Landrecht von 1794 ... *118*
c. Skandinavien ... *120*
aa. Schweden ... *121*
bb. Dänemark und Norwegen ... *122*
d. Fazit ... *123*
II. Das 19. Jahrhundert ... *124*
1. Betriebsstrukturen ... *124*
2. Der technologische Fortschritt und seine Folgen ... *125*
3. Deutschland ... *125*
a. Das ADHGB von 1861 ... *125*
b. Das HGB von 1897 ... *129*
4. England ... *132*
5. US Harter Act ... *135*
6. Italien ... *139*
7. Skandinavien ... *141*
8. Entwicklung von summenmäßigen Haftungsbeschränkungen ... *143*
III. Zusammenfassung ... *147*

E DIE HAAGER REGELN ... 149

I. Räumlicher Geltungsbereich ... *151*
II. Sachlicher Anwendungsbereich ... *152*
III. Die Haftung nach den Haager Regeln und ihre Beschränkung ... *153*
1. Haftungsbegründung und Haftungsbefreiungen ... *153*
a. Allgemeines ... *154*
b. Die einzelnen Haftungsbefreiungen ... *157*
c. Haftungsbefreiungen und Leuteverhalten ... *158*
2. Haftungsbeschränkung ... *161*
3. Die Unverbrüchlichkeit der Haftungsbeschränkungen ... *163*
a. Deutscher Meinungsstand ... *164*
b. Internationale Auffassungen ... *168*
aa. Anglo-amerikanisches Recht ... *169*
(1) Overriding obligations ... *169*
(2) Haftung des Common Carrier bei Fahrlässigkeit ... *170*
(3) Deviation ... *171*
bb. Italien ... *175*
(1) Verhalten des Beförderers ... *176*
(2) Qualifiziertes Gehilfenverschulden ... *180*
cc. Skandinavien ... *182*
c. Volle Haftung bei qualifiziertem Verschulden ... *183*
aa. Verhalten des Beförderers ... *184*
bb. Verhalten der Hilfspersonen ... *191*

F DIE HAAG-VISBY REGELN ... 195

I. Sachliche Änderungen durch das Protokoll von Brüssel 1968 ... *198*
II. Die Durchbrechung der Haftungsgrenzen bei qualifiziertem Befördererverschulden ... *199*
III. Die Durchbrechung der Haftungsgrenzen bei qualifiziertem Gehilfenverschulden ... *204*
1. Die Auffassungen in Deutschland ... *204*
a. Der Standpunkt der h.M. ... *204*
b. Seehandelsschiffahrtsgesetz der DDR ... *206*
c. Der Standpunkt von Basedow und Puttfarken ... *206*
2. Internationale Rechtsprechung und Literatur ... *208*
a. Anglo-amerikanischer Rechtskreis ... *208*
b. Italien ... *211*
c. Skandinavien ... *211*
3. Regelungen in anderen transportrechtlichen Vorschriften ... *213*

a. Warschauer Abkommen, Montrealer Zusatzprotokolle, Montrealer Abkommen und LuftVG 213
b. CMR 214
c. Athener Übereinkommen von 1974 215
d. Londoner Übereinkommen von 1976 217
e. CIM 218
f. Allgemeines Frachtrecht des HGB 219
4. Überwindung der Haftungsgrenzen bei schwerem Gehilfenverschulden 220

G DIE HAMBURG REGELN 228

I. Räumlicher Anwendungsbereich 230
II. Sachlicher Anwendungsbereich 231
III. Sachliche Neuerungen durch die Hamburg Regeln 232
IV. Die Haftung 234
V. Die Haftung für Erfüllungsgehilfen nach den Hamburg Regeln 235
VI. Die Haftungsbeschränkungen und ihre Durchbrechung 236
1. Meinungsstand zur Durchbrechung bei qualifiziertem Gehilfenverschulden 236
a. Die Auffassungen in Deutschland 237
aa. Die h.M. 237
bb. Die Auffassung Basedows 238
b. Internationale Standpunkte 238
aa. Kolloquium des Comité Maritime International in Wien, Januar 1979 238
bb. Anglo-amerikanische Auslegung 238
cc. Italien 240
dd. Skandinavien 241
2. Durchbrechung bei schwerem Verschulden des actual carrier 243
3. Regelungen in anderen transportrechtlichen Übereinkommen 245
a. Genfer Konvention über Multimodal Transporte und UNCTAD/ICC-Entwurf 1992 245
b. Terminal Operator Abkommen 246
4. Volle Haftung bei qualifiziertem Gehilfenverschulden 248

LITERATURVERZEICHNIS

Abbot, C.: A Treatise of the Law relative to Merchant Ships and Seaman; 13.Aufl., London 1892.

Abraham, Hans Jürgen: Das Seerecht; 1. Aufl., Berlin 1956.
Zitiert: Abraham, SeeR, 1. Aufl.

ders.: Das Seerecht; 4. Aufl., Berlin, New York 1974.
Zitiert: Abraham, SeeR.

Albrecht, Hans Christian: Hamburg Rules - warum?; Hansa 1979, S. 895.

Alff, Richard: Fracht-, Lager- und Speditionsrecht; Kommentar, 2. Aufl., Neuwied, Kriftel, Berlin 1991.
Zitiert: Alff, FrachtR.

Alianelli, Niccola: Delle antiche consuetudine e leggi marittime; Neapel 1871.

Alpa, Guido/Berlingieri, Francesco jun.: The Liability of the Carrier by Sea: Present Regulation and Prospects of Reform; in: Studies on the Revision of the Brussels Convention on Bills of Lading; Genua 1974.
Zitiert: Alpa/Berlingieri.

Alternativkommentar: Bürgerliches Gesetzbuch; Kommentar, Band 2: Allgemeines Schuldrecht (§§ 241-432); Neuwied, Darmstadt 1980.
Zitiert: AK-Bearb.

Arangio-Ruiz, Vincenzo: Istituzioni di diritto romano; 14. Aufl., Neapel 1960.
Zitiert: Arangio-Ruiz, Istituzioni.

Argan, Francesco: Considerazioni sul Limite Legale del Debito per Risarcimento del Vettore Marittimo; Dir. Nar. 1955, S. 177.

Asariotis, Regina: Die Anwendungs- und Zuständigkeitsvorschriften der Hamburg-Regeln und ihre Auswirkungen in Nichtvertragsstaaten; Hamburg 1999.

Ashburner, Walter: The Rhodian Sea-law; Oxford 1909.

Astle, W.E.: The Hamburg Rules; London 1981.
Zitiert: Astle, HHR.

ders.: Limitation of Liability; London 1985.
Zitiert: Astle, Limitation.

Ballin, Carl Wilhelm: Die Verantwortlichkeit des Verfrachters für Seetüchtigkeit unter Einbeziehung der anglo-amerikanischen Rechtsprechung; Hamburg 1965.

Basedow, Jürgen: Passagierschiffahrt; ZHR 148 (1984), S. 238.

ders.: Der Transportvertrag; Tübingen 1987.
Zitiert: Basedow, TranspV.

ders.: Internationale multimodale Gütertransporte - Rechtsvergleichung, Einheitsrecht, Kollisionsrecht; in: Seehandelsrecht und Seerecht, Festschrift für Rolf Herber; Hamburg 1999.
Zitiert: Basedow, FS-Herber.

Bauer, Max W./Eccher, Bernhard/König, Bernhard/Kreuzer, Josef/Zanon, Heinz: Italienisches Zivilgesetzbuch - Codice Civile; Zweisprachige Ausgabe; 2. Aufl., Bozen 1992.
Zitiert: Bauer/Eccher/König/Kreuzer/Zanon.

Becker, Dieter: Die Haftung der Eisenbahn nach nationalem und internationalem Frachtrecht; Berlin 1968.

Bengtson, Hermann: Grundriß der römischen Geschichte mit Quellenkunde; Band 1: Republik und Kaiser-zeit bis 284 n. Chr.; München 1967.
Zitiert: Bengtson, Grundriß der röm Geschichte.

Bentzon,Viggo: Den Danske Søret; Kopenhagen 1899.

Bericht der deutschen Delegation: XII. Diplomatische Seerechtskonferenz in Brüssel vom 16.-27. Mai 1967.
Zitiert: Bericht XII. SeeRKonferenz.

Berlingieri, Francesco: Origini della polizza di carico; Auszug aus der Zeitschrift „Diritto marittimo" von August/September 1914.
Zitiert: Berlingieri, Polizza di carico.

ders.: La Polizza di Carico e la Convenzione Internazionale di Bruxelles, 25 Agosto 1924; Genua 1932.

Berlingieri, Giorgio: La Convenzione di Bruxelles sulla Polizza di Carico ed il Codice della Navigazione; Dir. Mar. 1952, S. 489.

ders.: Giurisprudenza Francese; Dir. Mar. 1960, S. 241.

Berlingieri, Francesco jr.: La Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 sulla Polizza di Carico ed il Progetto UNCITRAL di una Convenzione sul Trasporto di Merci per Mare: un Raffronto Critico; Dir. Mar. 1977, S. 557.

ders.: La Nuova Convenzione sul Trasporto di Merci per Mare; Dir. Mar. 1978, S. 185.

ders.: The Limits of Liability and the Loss of the Right to Limit; in C.M.I. Colloquium on the Hamburg Rules, Wien 1979; Report of Group 3; London 1979.
Zitiert: Berlingieri, CMI-Kolloquium 1979.

ders.: Uniformity in Maritime Law and Implementation of International Conventions; 18 JMLC (1987), S. 341.

ders.: Present Trends about the Scope of Application and the Effects of the Uniform Law on the Carriage of Goods; in: International Conference on Current Issues in Maritime Transportation; Genua 1992.
Zitiert: Berlingieri, Uniform Law.

Bernhardt, Peter J.: Laerebok i Sjörett; 2. Aufl., Oslo 1964.

Betzel, Torsten: Die Reform der Haager Regeln; München 1975.

Björkelund, Carl-Gustav: Sjövärdighet och Ansvar; Stockholm 1970.

Blaschczok, Andreas: Ladungsschäden im Mehrpersonenverhältnis; VersR 1980, 1104.

Blom, Birgitta: Legislation in the Nordic Countries on Carriage of Goods and Passengers by Sea; Dir. Mar. 1977, S. 521.

Blomeyer, Arwed: Allgemeines Schuldrecht; 4. Aufl. Berlin, Frankfurt a.M. 1969.

Bonelli, Franco: Limitation of Liability of the Carrier: present regulation and prospects of reform; in: Studies on the Revision of the Brussels Convention on Bills of Lading; Genua 1974.

Boucher, P. B.: Consulat de la mer; Neudruck in zwei Bänden der Ausgabe Paris 1808; Osnabrück 1978.
Zitiert: Boucher Band.

Boyens, Emil: Das Deutsche Seerecht; aufgrund des Kommentars von William Lewis; 1. Band, Leipzig 1897; 2. Band; Leipzig 1901.
Zitiert: Boyens, Das Deutsche Seerecht I.

Braekhus, Sjur: The Hague Rules Catalogue; in: Six Lectures on the Hague Rules, S. 15; Göteborg 1967.

Braenne, Sverre B./Sejersted, Fredrik: Hydrocertepartiet med Konnossement; Oslo 1949.

Brecht, Christoph Heinrich: Zur Haftung der Schiffer im antiken Recht; München 1962.

Bredholt, Jørgen/Martens, Jesper/Philip,Allan: Sølov med kommentarer; 3. Aufl., Kopenhagen 2001.

Brinz, Alois: Lehrbuch der Pandekten; 2. Band, 2.Aufl., Erlangen 1879.
Zitiert: Brinz, Pandekten II.

Brokes, Hinrich: Selectae Observationes Forenses; Lübeck 1765.

Brunetti, Antonio: Diritto marittimo privato italiano; 2. Band, Turin 1930; 3. Band, 1. Teil, Turin 1935.
Zitiert: Brunetti, Diritto Marittimo Privato.

Burchard-Motz, Heinrich: Die Stockholmer Verhandlungen des Comité Maritime International über die Reform der Haager Regeln; in: Die Stockholmer Konferenz des CMI vom 9. bis 15. Juni 1963; Schriften des DVIS, Reihe B, Heft 6, S. 5; Hamburg 1964.
Zitiert: Burchard-Motz, DVIS B, 6 (1964).

Burdese, Alberto: Manuale di Diritto Privato Italiano; Turin 1974.
Zitiert: Burdese, Diritto Privato.

Caemmerer, Ernst von: Bereicherung und unerlaubte Handlung; in: Festschrift für Ernst Rabel, Bd. 1, S. 333; Tübingen 1954.
Zitiert: V. Caemmerer, FS-Rabel.

ders.: Bereicherungsansprüche und Drittbeziehungen; JZ 1962, S. 385.

Canaris, Claus-Wilhelm: Ansprüche wegen "positiver Forderungsverletzung" und "Schutzwirkung für Dritte" bei nichtigen Verträgen; JZ 1965, S. 475.

ders.: Der Bereicherungsausgleich im Dreipersonenverhältnis; in: Festschrift für Karl Larenz, S. 799; München 1973.
Zitiert: Canaris, FS-Larenz.

Capelle, Karl-Hermann: Die Frachtcharter in rechtsvergleichender Darstellung, Überseestudien, Heft 17, Rostock 1940.

Carbone, Sergio M.: La Disciplina Giuridica del Traffico Marittimo Internazionale; Bologna 1982.
Zitiert: Carbone, Traffico Marittimo.

ders.: Le Regole di Responsabilità del Vettore Marittimo; Varese 1984.
Zitiert: Carbone, Responsabilità.

ders.: La Giurisprudenza Italiana in Tema di Trasporti; Mailand 1988.
Zitiert: Carbone, Giurisprudenza.

Carver, Thomas Gilbert: Carver's Carriage by Sea; 13. Aufl., London, 1982.
Zitiert: Carver, Carriage by Sea.

Casaregi, Giuseppe Maria: Il Consolato del mare colla spiegazione; Lucca 1720.
Zitiert: Casaregi, Consolato del Mare.

Chandler III, George F.: A Comparison of „COGSA“, the Hague/Visby Rules, and the Hamburg Rules; 15 JMLC (1984), S. 233.

Chorley, Robert S./Giles, O.C.: Shipping Law; 7.Aufl., London 1980; 8. Aufl., London 1987.

Cian, Giorgio/Trabucchi, Alberto: Commentario breve al Codice Civile; Kommentar; 3. Aufl., Padua 1988.
Zitiert: Cian/Trabucchi-Bearb.

Clarke, Malcolm Alistair: Aspects of the Hague Rules; Den Haag, 1976.

Clerici, Roberta: Effetti della Denuncia della Convenzione e della Ratifica dei Protocolli del 1968 e del 1978; Dir. Mar. 1986 (88), S. 637.

CMI Bulletin No. 65: Comité Maritime International, Bulletin Nr. 65; Conference de Gothembourg, August 1923.

CMI Colloquium: Colloquium on the Hamburg Rules; Vienna January 8th - 10th 1979, London 1979.
Zitiert: CMI Colloquium Vienna-Bearb.

Coing, Helmut: Handbuch der Quellen und Literatur der neueren europäischen Privatrechtsgeschichte; Band 1: Mittelalter (1200-1500), München 1973; Band 2, 2. Teilband: Neuere Zeit (1500-1800), München 1976; Band 3, 2. Teilband: Gesetzgebung zum Allgemeinen Privatrecht, München 1982; 4. Teilband: Das 19. Jahrhundert - Die nordischen Länder, München 1987.
Zitiert: Coing-Bearbeiter, Handbuch der neueren Privatrechtsgeschichte Band.

Colinvaux, Raoul P.: The Carriage of Goods by Sea Act, 1924; London 1954.

Corpus Iuris Civilis: Corpus Iuris Civilis - Text und Übersetzung; Band II, Dig. 1-10; hrsg. von Okko Behrends, Rolf Knütel, Berthold Kupisch, Hans Hermann Seiler; Heidelberg 1995.
Zitiert: Behrends/Knütel/Kupisch/Seiler, Corpus Iuris Civilis II.

Czerwenka, Beate/Heidersdorf, Christian/Schönbeck, Martin: Eisenbahnbeförderungsrecht; Kommentar, 4. Aufl., Berlin, Stand: August 2001.
Zitiert: Czerwenka.

Danish Committee on Comparative Law: Danish and Norwegian Law; Kopenhagen 1963.
Zitiert: D.C.C.L.

Dardani: La Responsabilità del Vettore Marittimo per Perdita e Avaria nella Giurisprudenza; Dir. Mar. 1979, 552.

De Gonzalo, Lopez: Limitazione del Debito del Vettore e Colpa Grave; Dir. Mar. 1981, 634.

Denkschrift Nr. 1215 des Dänischen Seegesetzausschusses betr. Güterbeförderung: Kopenhagen 1990.
Zitiert: Denkschrift Nr. 1215.

Dernburg, Heinrich: Lehrbuch des Preußischen Privatrechts und der Privatrechtsnormen des Reiches; 2. Band: Das Obligationenrecht; 4. Aufl., Halle 1889.
Zitiert: Dernburg, Preußisches Privatrecht.

ders. (Begr.) System des Römischen Rechts - Pandekten; bearb. von Paul Sokolowski; 2. Teil, 8. Aufl., Ber- lin 1912.
Zitiert: Dernburg, Pandekten II.

De Robertis, Francesco M.: Receptum nautarum; Bari 1952.
Zitiert: De Robertis, Receptum nautarum.

Deutscher Verein für Internationales Seerecht: Reform des Seehandelsrechts; Berichte der drei Arbeitskreise an den Bundesminister der Justiz, Arbeitskreis I; Hamburg 1985.
Zitiert: Bericht des Arbeitskreises I, DVIS B, 14 (1985).

Diamond, Anthony: The Hague-Visby Rules and the Carriage of Goods by Sea Act 1971; London 1977.
Zitiert: Diamond, HVR and COGSA 1971.

ders.: The Hague-Visby Rules; LMCLQ 1978, S 225.

Di Majo, Adolfo: Codice Civile; 9. Aufl., Mailand 1995.

Dokumentation CMI: Paris Declaration on Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea; in: Dokumentation CMI 1990 II.
Zitiert: Dokumentation CMI 1990 II.

Domine, Ewald: Grenzen der Freizeichnung im Seerecht; Hamburg 1934.

Dominedò, Francesco M.: Saggi di Diritto della Navigazione; Padova 1951.

Dubischar, Roland: Grundriß des gesamten Gütertransportrechts; Frankfurt a.M. 1987.
Zitert: Dubischar, Grundriß.

Dübeck, Inger: Einführung in das dänische Recht; Baden-Baden 1996.
Zitiert: Dübeck, Dän. Recht.

Eckart, Christoph Gottfried: Königlich-Preußisches Seerecht; Königsberg 1728.
Zitiert: Eckart, Preußisches Seerecht.

Eger, Georg: Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der Fassung des Zusatzübereinkommens vom 19. September 1906 und in Verbindung mit den einheitlichen Zusatzbe-stimmungen des internationalen Transportkommitees und mit dem Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen; Kommentar, 3. Aufl., Berlin 1909.

Eilenberger-Czwalinna, Maren: Haftung des Verfrachters nach dem zweiten Seerechtsänderungsgesetz; Hamburg 1998.

Engelbrecht, Johann Andreas: Corpus iuris nautici oder Sammlung aller Seerechte; 1. Band, Lübeck 1970.
Zitiert: Engelbrecht, Corpus iuris nautici.

Ennecerus, Ludwig/Lehmann, Heinrich: Recht der Schuldverhältnisse; Bd. 2, 15. Aufl., Tübingen 1958.
Zitiert: Ennecerus/Lehmann.

Erman, Walter: Bürgerliches Gesetzbuch; Handkommentar, Band 1, 11. Aufl., Münster 2004.
Zitiert: Erman-Bearb.

Ernst, Dierk: Der Ablader im Deutschen Seerecht; Hamburg 1971.

Esser, Josef/Schmidt, Eike: Schuldrecht; Band I - Allgemeiner Teil, Teilband 2; 8. Aufl., Heidelberg 2000.
Zitiert: Esser/ Schmidt, I 2.

Falkanger, Thor/Bull, Hans Jacob: Innføring i Sjørett; Oslo 1982.

Falkanger,Thor/Bull, Hans Jacob/Brautaset, Lasse: Introduction to Maritime Law; Oslo 1998.

Falkanger, Thor/Bull, Hans Jacob/Rosenberg Overby, Lars: Introduktion til Søretten; 5. Aufl., Oslo 1999.

Falvey, Patrick J.: Liability of Terminal Operators and Insurance Cover; in: International Conference on Current Issues in Maritime Transportation; Genua 1992.

Fan-Respondek, Luo-Lan: Die Haager/Visby-Regeln im Seefrachtrecht Singapurs im Vergleich mit der Bundesrepublik Deutschland; Hamburg, 1992.

Feder, Ernst: Verantwortlichkeit für fremdes Verschulden nach dem bürgerlichen Gesetzbuche; Berlin 1902.

Fikentscher, Wolfgang: Schuldrecht; 9. Aufl., Berlin, New York 1997.

Finger, Hans-Joachim/Eiermann, Rudolf: Eisenbahnverkehrsordnung; München, Stand: Januar 1999.
Zitiert: Finger/Eiermann.

Fiorentino, Adriano: Diritto della Navigazione; 2.Aufl., Neapel 1954.

ders.: I Contratti Navali; 2.Aufl., Neapel 1959.

Fischer, Karl: Die nicht auf den Parteiwillen gegründete Zurechnung fremden Verschuldens nach dem bürgerlichen Gesetzbuch; München 1904.
Zitiert: K. Fischer.

Flintberg, Jacob Albrecht: Schwedisches Seerecht; Greifswald, 1796.
Zitiert: Flintberg, Schwedisches Seerecht.

Force, Robert: A Comparison of the U.S. Carriage of Goods by Sea Act - Present Text and proposed Changes - and the Hamburg Rules; in: Mankanbady, The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea; Leyden, Boston 1978.

Freise, Rainer: Die summenmäßige Beschränkung der Reederhaftung nach kommendem Recht; Bielefeld 1971.

Fremuth, Fritz/Thume, Karl-Heinz: Frachtrecht; Kommentar, Heidelberg 1997.
Zitiert: Fremuth/Thume-Bearb., FrachtR.

dies.: Kommentar zum Transportrecht; Heidelberg 2000.
Zitiert: Fremuth/Thume-Berab., TranspR.

Fürstenthal, J. A. L.: Das Preußische Civil=Recht; Nachdruck der Ausgabe Königsberg 1842; Frankfurt a. M. 1970.
Zitiert: Fürstenthal, Preuß. CivilR.

Fundel, Stefan: Die Haftung für Gehilfenfehlverhalten im Bürgerlichen Recht; Tübingen 1999.

Gaskell, Nicholas: Damages, Delay and Limitation of Liability under the Hamburg Rules 1978; in: The Hamburg Rules: A Choice for the E.E.C.?; International Colloquium, 18./19.11.1993; Antwerpen, Brüssel, Baden-Baden, Zürich 1994.

Gerhardt, Walter: Der Haftungsmaßstab im gesetzlichen Schuldverhältnis (Positive Vertragsverletzung, culpa in contrahendo; JuS 1970, S. 597.

Giemulla, Elmar/Schmid, Ronald: Luftverkehrsgesetz; Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Band 1.2, Neuwied, Kriftel, Berlin, Stand: Oktober 2003.
Zitiert: Giemulla/Schmid-Bearb., LuftVG.

dies.: Warschauer Abkommen und Zusatzabkommen von Guadalajara - Internationales Lufttransportrecht; Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Band 3, Neuwied, Kriftel, Stand: Dezember 2003.
Zitiert: Giemulla/Schmidt-Bearb., WA.

Gierke, Julius von: Handelsrecht und Schiffahrtsrecht; 7. Aufl., Berlin 1955.
Zitiert: Gierke, HandelsR.

Giesen, Dieter: Frühstück in London, Lunch in New York, Koffer in Bombay oder Begründung und Beschränkung der Haftung im internationalen Flugreiseverkehr; ZVglRWiss 82 (1983), S. 31.

Gilmore, Grant/Black, Charles L.: The Law of Admiralty; 2. Aufl., Mineola, New York 1975.
Zitiert: Gilmore & Black.

Glöckner, Herbert: Leitfaden zur CMR; Kommentar, 7. Aufl., Berlin 1991.

Götz, Hans Norbert: Das Seefrachtrecht der Haager Regeln; Bielefeld 1960.
Zitiert: Götz, Haager Regeln.

Goldschmidt, Levin: Universalgeschichte des Handelsrechts; Handbuch des Handelsrechts, 1. Band, 1. Lieferung, 3. Aufl.; Stuttgart 1891.
Zitiert: Goldschmidt, Universalgeschichte des Handelsrechts.

Gottwald, Peter: Die Haftung für culpa in contrahendo; JuS 1982, S. 877.

Gram, Per: Fraktavtaler; 2. Aufl., Oslo 1955.

Gramm, Hans: Das neue Deutsche Seefrachtrecht nach den Haager Regeln; Berlin 1938.
Zitiert: Gramm, Dt. SeefrachtR.

Grasso, Biagio: Codice della Navigazione; Komm., Torino 1997.
Zitiert: Grasso-Bearb.

Griggs, Patrick/Williams, Richard: Limitation of Liability for Maritime Claims; 3. Aufl., London, Honkong 1998.

Grigoli, Michele: Diritto della Navigazione; Torino 1982.

Grundtvig, L.A.: Kort Fremstilling af den Danske Søret; Kopenhagen 1907.

Gütschow, Carl: Die Reform und Vereinheitlichung des Seerechts durch Rückkehr zum allgemeinen Frachtrecht; Hamburg 1911.

Hanses, Dieter: Die rechtliche Stellung des Kapitäns auf deutschen Seeschiffen unter besonderer Berück -sichtigung der historischen Entwicklung; Berlin 1983.

Harten, Dirk J.: Das internationale Übereinkommen über die Haftung der Terminal Operator im internationalen Handelsverkehr und seine Anwendbarkeit auf die deutschen Güterumschlagsbetriebe; Hamburg 1993.

Hartmann, Karl: Die Haftung des Verfrachters aus Seefrachtvertrag nach den Haager Regeln; Bern 1945.

Hassold, Gerhard: Die Lehre vom Organisationsverschulden; JuS 1982, S. 583.

Hattenhauer, Hans: Allgemeines Landrecht für die Preußischen Staaten von 1794; Frankfurt a. M., Berlin 1970.
Zitiert: Hattenhauer, Allg. Landrecht.

Heck, Philipp: Grundriß des Schuldrechts; Tübingen 1929.

Heidelberger Kommentar: Handelsgesetzbuch; 5. Aufl., Heidelberg 1999.
Zitiert: Heidelberger Komm.-Bearb.

Helm, Johann Georg: Das Brüsseler Abkommen von 1957 über die Beschränkung der Reederhaftung und das deutsche Recht; RabelsZ 24 (1959), S. 639.

ders.: Haftung für Schäden an Transportgütern; Karlsruhe 1966.
Zitiert: Helm, Haftung für Schäden.

ders.: Frachtrecht - Güterbeförderung auf der Straße; Kommentar, Berlin, New York 1979.
Zitiert: Helm, FrachtR.

ders.: Welches Verschulden steht gem. Art. 29 CMR dem Vorsatz gleich?, IPRax 1985, 10.

Herber, Rolf: Die Brüsseler Seerechtskonferenz; Hansa 1967, S. 1350.

ders.: Die Revision der Haager Regeln; Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 16, Hamburg 1974.
Zitiert: Herber, DVIS A, 16 (1974).

ders.: Der UNCITRAL-Entwurf eines neuen Seefrachtrechts-Übereinkommens; Hansa 1976, S. 2044.

ders.: Das Athener Übereinkommen vom 13. Dezember 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See; ZIEV 77, S. 2.

ders.: Das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Beförderung von Gütern auf See von 1978; Schriften des DVIS, Reihe B, Heft 12, Hamburg 1978.
Zitiert: Herber, DVIS B, 12 (1978).

ders.: Gedanken zur internationalen Vereinheitlichung des Seehandelsrechts; in: Recht über See; Festschrift für Rolf Stödter; Hamburg, Heidelberg 1979.
Zitiert: Herber, FS-Stödter.

ders.: Das Zweite Seerechtsänderungsgesetz; TranspR 1986, S. 249.

ders.: Das neue Haftungsrecht der Schiffahrt; Kehl am Rhein, Strassburg, Arlington 1989.
Zitiert: Herber, HaftungsR.

ders.: Gedanken zum Inkrafttreten der Hamburg-Regeln; TranspR 1992, S. 381.

ders.: Towards the Harmonization of Carrier's Liability Regimes?; in: International Conference on Current Issues in Maritime Transportation, Genua 1992, und Dir. Mar. 1992, S. 934.
Zitiert: Herber, Harmonization of Carrier's Liability.

ders./ Piper, Henning: CMR - Internationales Straßentransportrecht; Kommentar, München 1996.
Zitiert: Herber, CMR.

ders.: Die Neuregelung des deutschen Transportrechts; NJW 1998, 3297.

ders.: Transportrechtsreformgesetz und AGB-Kontrolle; TranspR 1998, S. 344.

ders.: Seehandelsrecht; Berlin, New York 1999.

Zitiert: Herber, SeehandelsR.

Herdegen, Matthias: Internationales Wirtschaftsrecht; 2. Aufl., München 1995.

Heuer, Klaus: Die Haftung des Frachtführers nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR); Hamburg 1975.

Heyck, Eduard: Die Rechtsstellung des Empfängers beim Seefrachtvertrag nach deutschem Recht; Leipzig 1930.

Hodges, Susan/Hill, Christopher: Principles of Maritime Law; London 2001.

Hoffmann, Andreas: Die Haftung des Verfrachter nach deutschem Seefrachtrecht; Neuwied, Kriftel, Berlin 1996.
Zitiert: Hoffmann, Haftung.

Honka, Hannu: New Carriage of Goods by Sea - The Nordic Approach; Aabo 1997.

Honsell, Heinrich/ Mayer-Maly, Theo/ Selb, Walter: Römisches Recht; aufgrund des Werkes von Paul Jörs, Wolfgang Kunkel und Leopold Wenger; 4. Aufl., Berlin, Heidelberg, New York, London, Paris, Tokyo 1987.
Zitiert: Kunkel-Bearb., Römisches Recht.

Hübner, Rudolf: Grundzüge des Deutschen Privatrechts; 5. Aufl., Leipzig 1930.
Zitiert: Hübner, Dt. Privatrecht.

Hübsch, Michael: Haftung des Güterbeförderers und seiner selbständigen und unselbständigen Hilfsper-sonen für Güterschäden; Neuwied, Kriftel, Berlin 1997.

Ivamy, E. R. Hardy: Payne & Ivamy's Carriage og Goods by Sea; 12. Aufl., London 1985.
Zitiert: Payne & Ivamy's.

Jaeschke, Hans Wolf: Die Rechtsstellung der Kaianstalten im Seefrachtverkehr unter besonderer Berücksichtigung des Kaiumschlages im Hamburg und Bremen; Hamburg 1931.

Jakobs, Horst Heinrich/ Schubert, Werner: Die Beratung des Bürgerlichen Gesetzbuchs; Recht der Schuldverhälnisse I (§§ 241-432); Berlin, New York 1978.
Zitiert: Jakobs/ Schubert-Bearb.

Jantzen, Johannes: Rederens Ansvar for Godset - Haag Reglerne 1921; Kristiania 1922.
Zitiert: Jantzen, Haag Reglerne.

ders.: Godsbefordering til Sjös (Befraktning); Handbuch I, 2. Aufl., Oslo 1952.

Jauernig, Othmar: Bürgerliches Gesetzbuch; Kommentar, 11. Aufl., München 2004.
Zitiert: Jauernig-Bearb.

Jesser, Helga: Frachtführerhaftung nach der CMR - internationaler und nationaler Straßengütertransport; Wien 1992.

Jhering, Rudolf von: Das Schuldmoment im römischen Recht; Festschrift für Johann Michael Franz Birnbaum; Gießen 1867.

Zitiert: v. Jhering, Schuldmoment.

Kamin, Heinz: Die außervertragliche Haftung des Reeders für die selbständigen Stauer und die Rechtsbeziehungen zwischen beiden; Hamburg 1951.

Karnovs: Lovsamling; Band IV, Kopenhagen 2000.

Kaser, Max/Knütel, Rolf: Römisches Privatrecht; 17. Aufl., München 2003.
Zitiert: Kaser, Römisches Privatrecht.

ders.: Das römische Privatrecht; 1. Abschnitt: das altrömische, das vorklassische und klassische Recht, 2. Aufl., München 1971; 2. Abschnitt: die nachklassischen Entwicklungen, 2. Aufl., München 1975.
Zitiert: Kaser, Das römische Privatrecht I bzw. II.

Kiantou-Pampouki, Aliki: Multimodal Transport; Brüssel 2000.

Kienzle, Jost: Die Haftung des Carrier und des Actual Carrier nach den Hamburg-Regeln; Neuwied, Kriftel, Berlin 1993.

Kindler, Peter: Einführung in das italienische Recht; München 1993.
Zitiert: Kindler, Ital. Recht.

Kindred, Hugh M./Brooks, Mary R.: Multimodal Transport Rules; Den Haag 1997.

Klaestad, Helge: Ansvars-Fraskrivelse i Befragtnings-Forhold; Kristiania 1924.

Knauth, Arnold Whitman: The American Law of Ocean Bils of Lading; 1. Aufl., Baltimore 1938.
Zitiert: Knauth, 1. Aufl.
The American Law of Ocean Bills of Lading; 4. Aufl., Baltimore 1953.

Knöfel, Susanne: Die Haftung des Güterbeförderers für Hilfspersonen; Hamburg 1995.

Knoph, Ragnar: Sjörett; Oslo 1931.

Koch, C. F.: Lehrbuch des Preußischen gemeinen Privatrechts; Band I, Berlin 1849.
Zitiert: Koch, Preuß. gem. PrivatR I.

Köpcke, Günther: Typen der positiven Vertragsverletzung; Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz 1965.

Koller, Ingo: Der Entwurf einer Übereinkommens über die Haftung von Umschlagbetrieben im internationalen Handel; TranspR 1990, S. 89.

ders.: Transportrecht; Kommentar, 3. Aufl., München 1995.
Zitiert: Koller, 3. Aufl.
5. Aufl., München 2004.

Krieger, Karl-Friedrich: Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron; Köln, Wien 1970.
Zitiert: Krieger, Ursprung und Wurzeln.

ders.: Die Entwicklung des Seerechts im Mittelmeerraum von der Antike bis zum Consolat de Mar; in: Jahrbuch für internationales Recht, 16. Band, S. 179; Göttingen 1973.

Zitiert: Krieger, Entwicklung des Seerechts.

Kronke, Herbert: Seefrachtvertragsrechtliche Gehilfenhaftung; TranspR 1988, S. 89.

Kropholler, Jan: Internationales Einheitsrecht; Tübingen 1975.

Krummeich, Kurt: Haftungs- und Schadensrecht im gewerblichen Güterkraftverkehr; Düsseldorf 1991.

Kühnel, Wolfgang: Haftung und Haftungsbefreiung im deutschen, englischen und amerikanischen Eisenbahnfrachtrecht; Kiel 1967.

Kuhn, Robert: Die Haftung für Schäden an Frachtgütern, Gepäck und Luftpostsendungen nach dem Warschauer Haftungssystem und den §§ 44-52 LuftVG; Köln 1987.

Kupisch, Berthold: Die Haftung für Erfüllungsgehilfen (§ 278 BGB); JuS 1983, S. 817.

Laband, Paul: Das Seerecht von Amalfi; ZHR 7 (1864), S. 296.

Landwehr, Götz: Die Hanseatischen Seerechte des 16. und 17. Jahrhunderts; in: 1667 aars sjölag i ett 300-aarigt perpektiv, S. 75, hrsg. von Kjell Aa. Modéer; Lund 1984.
Zitiert: Landwehr, in: 1667 aars sjölag i ett 300-aarigt perspektiv.

ders.: Das Preußische Seerecht vom Jahre 1727 im Rahmen der europäischen Rechtsentwicklung; Zeitschrift für neuere Rechtsgeschichte 1986, 113.

ders.: Die Bedeutung des Lübischen Seerechts während des 18. Jahrhunderts; in: Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee, S. 129, hrsg. von Helge bei der Wieden (Mitteldeutsche Forschungen, Bd. 91); Köln, Wien, Böhlau 1986.
Zitiert: Landwehr, in: Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee.

Langenbeck, Herman: Hamburgisches Schiff- und Seerecht; Hamburg 1727.

Larenz, Karl: Lehrbuch des Schuldrechts; Band I - Allgemeiner Teil; 14. Aufl., München 1987.
Zitiert: Larenz I.

ders.: Methodenlehre der Rechtswissenschaft; 6. Aufl., Berlin, Heidelberg, New York 1991.
Zitiert: Larenz, Methodenlehre.

Lefebvre D'Ovidio, Antonio: Studi per il Codice della Navigazione; Mailand 1951.

Lefebvre D'Ovidio, Antonio/Pescatore, Gabriele: Manuale di Diritto della Navigazione; Mailand 1969.

Lenz, Uwe: Straßengütertransportrecht; Köln, Berlin, Bonn, München 1988.
Zitiert: Lenz, StraßengütertransportR.

Leßmann, Herbert: Haftung für schädigendes Drittverhalten; JA 1980, S. 193.

Lewis, William: Das Deutsche Seerecht; 1.Band, 2.Aufl., Leipzig 1883.
Zitiert: Lewis, Das Deutsche Seerecht.

ders.: Die neuen Konnossementklauseln und die Stellung der Gesetzgebung denselben gegenüber;

Leipzig 1885.
Zitiert: Lewis, Die neuen Konnossementklauseln.

Liesecke, Rudolf: Die neuere internationale Rechtsprechung zum Luftfrachtrecht des Warschauer Abkommens von 1929 nebst Haager Protokoll von 1955; MDR 1968, S. 93.

Loewe, Roland: Erläuterungen zum Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR); ETR 1976, 503.

Losch, Kurt: Die Erneuerung des skandinavischen Seehandelsrechts; Hamburg 1954.

Lüddeke, Christof/Johnson, Andrew: The Hamburg Rules; Komm., 2.Aufl., London, New York, Hamburg, Hongkong 1995.

Lyngsö, Preben: General Law of Obligations; in: Danish Law, S. 119, Kopenhagen 1982.
Zitiert: Lyngsö, Danish Law.

Makins, Brian: The Hamburg Rukes: a Casualty?; Dir. Mar. 1994, S. 637.

Manca, Plinio: The Italian Code of Navigation; 2. unveränd. Aufl., Mailand 1969.

Mankabady, Samir: Comments on the Hamburg Rules; in: The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea; Leyden, Boston 1978.

Markianos, Demetrios J.: Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung; Hamburg 1960.
Zitiert: Markianos, Übernahme der Haager Regeln.

Maskell, John: The Influence of the New Rules on Contracts of Carriage; London 1977.

Meckel, J.F. Hannes: Der US-Harter Act und die Haftung des Verfrachters für Ladungsschäden im internationalen Seetransportrecht der USA; Hamburg 1998.
Zitiert: Meckel, US-Harter Act.

Medicus, Dieter: Bürgerliches Recht; 19. Aufl., Köln, Berlin, Bonn, München 2002.
Zitiert: Medicus, BR.

Mennemeyer, Siegfried: Haftung des Schuldners für Gelegenheitsdelikte seiner Erfüllungsgehilfen; Gelsenkirchen 1983.

Mitteis, Ludwig: Trapezitika; ZSS 19 (1898), S. 198.

Mitteis, Ludwig/Lieberich, Heinz: Deutsches Privatrecht; 9. Aufl., München 1981.
Zitiert: Mitteis/Lieberich.

Moore, John C.: The Hamburg Rules; 10 JMLC (1978), S. 1.

Motive: Motive zu dem Entwurfe eines Bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich; Band II - Recht der Schuldverhältnisse; Amtliche Ausgabe, Berlin, Liepzig 1888.
Zitiert: Motive II.

Müller-Rostin, Wolf: TranspR 1999, 83.

Münchener Kommentar zum BGB: Bürgerliches Gesetzbuch; Kommentar; Band 2: Schuldrecht - Allgemeiner Teil (§§ 241-432), 3. Aufl., München 1994.
Zitiert: MüKo-Bearb., 3. Aufl.
Band 1: Allgemeiner Teil (§§ 1-240), AGBG, 4. Aufl., München 2001; Band 2a: Schuldrecht - Allgemeiner Teil (§§ 241-432), 4. Aufl., München 2003; Band 4: Schuldrecht - Besonderer Teil II (§§ 607-704), 3. Aufl., München 1997; Band 5: Schuldrecht - Besonderer Teil III (§§ 705-853), 4. Aufl., München 2004.
Zitiert: MüKo-Bearb.

Münchener Kommentar zum HGB: Handelsgesetzbuch; Kommentar, Band 7, Trans portrecht (§§ 407-457), München 1997; Band 7a, Ergänzungsband zum Transportrecht, München 2000.
Zitiert: MüKoHGB-Bearb.

Mustill, Michael: A Legal Analysis of the Hamburg Rules; in C.M.I. Colloquium on the Hamburg Rules, Wien 1979; Introduction; London 1979.

Necker, Karl-Hartmann: Der räumliche Geltungsbereich der Haager Regeln; Berlin 1962.

ders.: Zur Statutenkollision im Seefrachtrecht; in: Recht über See, Festschrift für Rolf Stödter, Hamburg, Heidelberg 1979.
Zitiert: Necker, FS-Stödter.

Nizze, Reinhold: Das allgemeine Seerecht der civilisierten Nationen; 1. Band: Das öffentliche Seerecht; Rostock 1857.

Nussbaum, Arthur: Haftung für Hülfspersonen nach § 278 B.G.B., in Vergleichung mit dem gemeinen und Landesrecht; Berlin 1898.

Oertmann, Paul: Bürgerliches Gesetzbuch; Kommentar, Recht der Schuldverhältnisse - 1. Abteilung (§§ 241-432); 5. Aufl., Berlin 1928.

Oeynhausen, Horst: Art. 29 CMR: Grobe Fahrlässigkeit - dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden?; TranspR 1984, S. 59.

Offerhaus, J.: Carriers Liability under Uniform Hague Rules Law; Göteborg 1955.

Oksaar, Sven L.: Die seerechtliche Haftungsbeschränkung nach den skandinavischen Rechtsordnungen; Heidelberg 1994.
Zitiert: Oksaar, Haftungsbeschränkung.

Okuda, Yasuhiro: Zur Anwendungsnorm der Haager, Visby und Hamburg Regeln; Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 45, Hamburg 1983.
Zitiert: Okuda, DVIS A, 45 (1983).

Ott, Gerhard: Die Luftfrachtbeförderung im nationalen und internationalen Bereich; München 1990.

Palandt, Otto: Bürgerliches Gesetzbuch; Kommentar, 63. Aufl., München 2004.
Zitiert: Palandt-Bearb.

Pappenheim, Max: Transportgeschäft nach dem Entwurf eines neuen H.G.B.; Kiel und Leipzig 1896.
Zitiert: Pappenheim, Transportgeschäft.

ders.: Handbuch des Seerechts; Band III, München/Leipzig 1918.
Zitiert: Pappenheim III.

ders.: Zur Entwicklungsgeschichte des Seefrachtver trages; Sonderabdruck der Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte aus dem 51. Band - Germanistische Abteilung, Weimar 1931.
Zitiert: Pappenheim, Entwicklungsgeschichte.

Pappenheim, Max/Johanssen, Kristen: Das norwegische Seegesetz (Lov om Sjöfarten) vom 20. Juli 1893; Stuttgart 1895.
Zitiert: Pappenheim/Johanssen.

Pardessus, Jean Marie: Collection des lois maritimes; Band I, Paris 1828; Band II, Paris 1831; Band III, Paris 1834; Band IV, Paris 1837; Band V, Paris 1839.
Zitiert: Pardessus Band.

Pescatore, Gabriele/Ruperto, Cesare: Codice Civile; Kommentar, 7. Aufl., Mailand 1978.
Zitiert: Pescatore/Ruperto, Codice Civile.

Pesce, Angelo: Merkmale und Grundlagen für den Ausschluß der Höchstentschädigung des internationalen Frachtführers; TranspR 1994, S. 227.

ders.: Il Trasporto Internazionale di Merci; Torino 1995.
Zitiert: Pesce, Trasporto Internazionale.

Picker, Eduard: Positive Forderungsverletzung und culpa in contrahendo - Zur Problematik der Haftung „zwischen“ Vertrag und Delikt; AcP 183 (1983), S. 369.

Ping-fat, Sze: Carrier’s Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules; Den Haag, London, New York 2002.

Planitz, Hans: Grundzüge des deutschen Privatrechts; Berlin 1925.

Platou, Oscar: Forelæsninger over Norsk Sjøret; Band I, 2. Aufl., Oslo 1929.

Pohlhausen, Robert: Zum Recht der allgemeinen Geschäftsbedingungen im 19. Jahrhundert; Ebelsbach 1978.

Predelli, Riccardo/Sacerdoti, Adolfo: Gli statuti marittimi veneziani; Venedig 1903.
Zitiert: Predelli/Sacerdoti, Statuti.

Prüßmann, Heinz/Rabe, Dieter: Seehandelsrecht; 2. Aufl., München 1983.
Zitiert: Prüßmann/Rabe, 2. Aufl.

dies.: Seehandelsrecht; 3. Aufl., München 1992.
Zitiert: Prüßmann/Rabe.

Puttfarken, Hans-Jürgen: Beschränkte Reederhaftung - Das anwendbare Recht; Heidelberg, Hamburg 1981.
Zitiert: Puttfarken, Beschränkte Reederhaftung.

ders.: Seehandelsrecht; Heidelberg 1997.
Zitiert: Puttfarken, SeehandelsR.

ders.: Cap oder Kürzung? Rechtsgrund und Funktion der Haager Haftungsgrenzen; in: Seehandelsrecht und Seerecht, Festschrift für Rolf Herber; Hamburg 1999.
Zitiert: Puttfarken, FS-Herber.

Rabe, Dieter: AGB-Gesetz und Seefrachtrecht; Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 54, Hamburg 1985.
Zitiert: Rabe, DVIS A, 54 (1985).

ders.: Das Zweite Seerechtsänderungsgesetz; Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 63, Hamburg 1987 = VersR 1987, S. 429.
Zitiert: Rabe, DVIS A, 63 (1987).

ders.: Seehandelsrecht; 4. Aufl., München 2000.

Radisch, Hans-Joachim: Die Beschränkung der Verfrachterhaftung beim Überseetransport von Containern; Hamburg 1986.

Ramberg, Jan: New Scandinavian Maritime Codes; Dir. Mar. 1994, 1222.

Rechnagel, Hardy: Virksomhedens Internationale Kontrakter; 2. Aufl., København 1987.

Rechnagel, Hardy/Hjulmand, Anders: Transport; Odense 1982.

Rehme, Paul: Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders; Stuttgart 1891.
Zitiert: Rehme, Haftung des Reeders.

Rescigno, Pietro: Manuale del Diritto Privato Italiano; 9. Aufl., Neapel 1990.
Zitiert: Rescigno, Diritto Privato.

Richter, Walther: Die Konvention über die Beschränkung für Seeforderungen 1976; Schriften des DVIS, Reihe B, Heft 13, Hamburg 1978.
Zitiert: Richter, DVIS B, 13 (1978).

Richter-Hannes, Dolly: Die Hamburger Regeln 1978; Berlin 1982.
Zitiert: Richter-Hannes, HHR.

Richter-Hannes, Dolly/Richter, Ralf: Möglichkeit und Notwendigkeit der Vereinheitli chung des internationalen Transportrechtes; 1978.
Zitiert: Richter-Hannes/Richter, Möglichkeit und Notwendigkeit.

Richter-Hannes, Dolly/Richter, Ralf/Trotz, Norbert: Seehandelsrecht; 2.Aufl., Ost-Berlin 1987.

Richter-Hannes, Dolly/Trotz, Norbert: Seehandelsschiffahrtsgesetz; Kommentar, Ost-Berlin 1979.
Zitiert: Richter-Hannes/Trotz-Bearb., SHSG.

Ridley, Jasper: The Law of the Carriage of Goods by Land, Sea & Air; 6. Aufl., London 1982.

Righetti, Giorgio: La responsabilità del vettore marittimo nel sistema dei pericoli eccetuati; Padova 1960.
Zitiert: Righetti, Responsabilità.

ders.: Codice della Navigazione; Kommentar, Mailand 1971.
Zitiert: Righetti, Cod. Nav.

Ring, Gerhard/Olsen-Ring, Line: Einführung in das skandinavische Recht; München 1999.
Zitiert: Ring/Olsen-Ring, Skand. Recht.

Riska, Olof: Shipowner's Liability for Damage caused by the Negligence of an Independent Contractor Performing Work or the Ship; in: Six Lectures on the Hague Rules, S. 89; Göteborg 1967.

Rittmeister, Sabine: Das Seerechtliche Haftungsbeschränkungsverfahren nach neuem Recht; Kehl am Rhein, Straßburg, Arlington, Va. 1995.

Rodière, René: Das internationale Übereinkommen für internationale Seebeförderung in Revision; ITZ 1974, S. 1889.

Röhreke, Hans-Georg: Die Haftung des Reeders und Verfrachters für schuldhafte Handlungen, insbesondere Ladungsdiebstähle von Schauerleuten; Hansa 1952, S. 251.

Rosenthal, Eduard: Internationales Eisenbahnfrachtrecht; Jena 1894.
Zitiert: Rosenthal, Int. EisenbahnfrachtR.

Roth, Günter H.: Das Problem der Rechtsprognose; Festschrift für Friedrich Wilhelm Bosch, S. 827, Bielefeld 1976.
Zitiert: Roth, FS-Bosch.

Roussos, Kleanthis: Freizeichnung von Schadensersatzansprüchen im Recht der Allgemeinen Geschäftsbedingungen; Berlin 1982.

Rümelin, Max: Die Gründe der Schadenszurechnung und die Stellung des deutschen bürgerlichen Gesetzbuches zur objektiven Schadensersatzpflicht; Leipzig 1896.

Ruhwedel, Edgar: Der Luftbeförderungsvertrag; Frankfurt a.M. 1985.
Zitiert: Ruhwedel, LuftbeförderungsV.

Sandiford, Roberto: Lezioni di diritto marittimo; 2.Aufl., Rom 1939.

Sassoon, David M./Cunningham, John C.: Unjustifiable Deviation and the Hamburg Rules; in: Mankabady, The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea; Leyden, Boston 1978.

Schäfer, Klaus-Dieter: Haftung für fremdbezogenes Handeln; MDR 1969, S. 271.

Schaps, Georg/Abraham, Hans Jürgen: Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland; Seehandelsrecht, 1. Teil; Komm.; 4. Aufl., Berlin, New York 1978.
Zitiert: Schaps/Abraham.

Schaub, Günter: Arbeitsrechtshandbuch; 10. Aufl., München 2002.

Schaube, Adolf: Das Konsulat des Meeres in Pisa; Leipzig 1888.
Zitiert: Schaube, Konsulat des Meeres.

Schering: Allgemeines Landrecht für die Preußischen Staaten; III. Band: Theil II, Titel 1-8; Berlin 1869.

Zitiert: Schering, Allg. Landrecht.

Schiller, Henning: Das Seefrachtgeschäft; Berlin 1954.

Schlechtriem, Peter H.: Deliktsansprüche und die Sonderordnung der Haftung aus Fracht- und ähnlichen Verträgen; ZHR 133 (1970), S. 105.

ders.: Vertragsordnung und außervertragliche Haftung; Frankfurt a.M. 1972.
Zitiert: Schlechtriem, Vertragsordnung.

Schlegelberger, Franz/ Liesecke, Rudolf: Seehandelsrecht; 2. Aufl., Berlin und Frankfurt a.M. 1964.
Zitiert: Schlegelberger/ Liesecke-Bearbeiter, SeehandelsR, Fdst.

Schlegelberger, Franz: Handelsgesetzbuch; Kommentar, Band VI, 5. Aufl., München 1977.
Zitiert: Schlegelberger-Bearb.

Schmid, Ronald: Die Arbeitsteiligkeit im modernen Luftverkehr und ihr Einfluß auf die Haftung des Luftfrachtführers; Frankfurt a.M. 1983.
Zitiert: Schmid, Arbeitsteiligkeit.

ders.: Der Begriff „Leute“ im sog. Warschauer Abkommen; TranspR 1984, 1.

Schmid, Ronald/Müller-Rostin, Wolf: In-Kraft-Treten des Montrealer Übereinkommens von 1999: Neues Haftungsregime für internationale Lufttransporte; NJW 2003, S. 3516.

Schmidt, Eike: Zur Dogmatik des § 278 BGB; AcP 170 (1970), S. 502.

Schmidt-Räntsch, Günther: Die Ausführung der Luftbeförderung durch einen Dritten; Festschrift für Otto Riese, S. 479; Karlsruhe 1964.
Zitiert: Schmidt-Räntsch, FS-Riese.

Schubert, Susan: Die Haftung für Reisende und ihr Gepäck auf Schiffen; Frankfurt a.M. 1981.

Schwarz, Bernhard: Die zwingende Verfrachterhaftung für die beim Einladen, Stauen oder Ausladen verschuldeten Schäden an Ladungsgütern; Hamburg 1967.

Schwerin, Claudius Freiherr von: Grundzüge des deutschen Privatrechts; 2.Aufl., Berlin und Leipzig 1928.

Schwörbel, Renate: Die Beschränkung der Reederhaftung nach dem Brüsseler Abkommen vom 10.10.1957; Hamburg 1967.
Zitiert: Schwörbel, Reederhaftung.

Scialoja, Antonio: Sistema del Diritto della Navigazione; Band I, 3.Aufl., Rom 1933.
Zitiert: Scialoja, Navigazione.

ders.: Cenni storici esegetici e critici intorno alla qualifica di armatore; Auszug aus der "Rivista del diritto della navigazione", 3. Jhgang., Nr. 3-4; Rom 1937.
Zitiert: Scialoja, Armatore.

Scorza, Bernardino: La Polizza di Carico; Band I, Rom 1936.

Scrutton, Thomas Edward: Scrutton on Charterparties and Bills of Lading; 19.Aufl., London 1984.
Zitiert: Scrutton, Fdst.
Scrutton on Charterparties and Bills of Lading; 20. Aufl., London 1996.
Zitiert: Scrutton, 20. Aufl.

Segger, Heimdal: Entwicklung des Seerechts; Bremen 1952.

Seiler, Hans Hermann: Die deliktische Gehilfenhaftung in historischer Sicht; JZ 1967, S. 525.

Sejersted; Fredrik: Om Haagreglene; 2. Aufl., Oslo 1949.

Sekolec, Jernej: Comments on the United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade; in: International Conference on Current Issues in Maritime Transportation; Genua 1992.

Selvig, Erling: Unit Limitation of Carrier's Liability; Oslo, London 1961.
Zitiert: Selvig, Unit Limitation.

ders.: Unit Limitations and Alternative Types of Limitation of Carrier's Liability; in: Six Lectures on the Hague Rules, S. 105; Göteborg 1967.
Zitiert: Selvig, Unit Limitation and Alternative Types.

ders.: Revision of the Uniform Scandinavian Maritime Codes; Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 25, Hamburg 1976.
Zitiert: Selvig, DVIS A, 25 (1976).

ders.: The Hamburg Rules, the Hague Rules and Marine Insurance Practice; 12 JMLC (1981) S. 299.

Seyde, Hans: Die Haftungsbeschränkungen des Frachtführers und des Verfrachters in rechtspolitischer Beleuchtung; Bremen 1924;
Zitiert: Seyde, Haftungsbeschränkungen.

Shah, M. J.: The Revision of the Hague Rules on Bills of Lading within the UN System - Key Issues; in: Mankanbady, The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea; Leyden, Boston 1978.

Sieveking, Alfred: Das deutsche Seerecht; Lehrbuch, Hamburg 1907.
Zitiert: Sieveking, dt. SeeR.

Sindballe, Kristian: Dansk Söret; Kopenhagen 1936-38.

Sintenis, Carl Friedrich Ferdinand: Das practische gemeine Zivilrecht; 2. Band: Das Obligationenrecht; 3. Aufl., Leipzig 1868

Soergel, Hs. Th.: Bürgerliches Gesetzbuch; Kommentar; Band 2: Schuldrecht I (§§ 241-610); 10. Aufl., Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz 1967.
Zitiert: Soergel-Bearb., 10. Aufl.
Band 1: Allgemeiner Teil (§§ 1-240), 12. Aufl.,
München 1987; Band 2: Schuldrecht I (§§ 241-
432); 12. Aufl., Stuttgart, Berlin, Köln 1990;
Band 5/ 2: Schuldrecht IV/ 2 (§§ 823-853), Stuttgart, Berlin, Köln 1999.
Zitiert: Soergel-Bearb.

Sohm, Rudolph/Mitteis, Ludwig/Wenger, Leopold: Institutionen; 17. Aufl., München und Leipzig 1923.
Zitiert: Sohm/Mitteis/Wenger-Bearb.

Sotiropoulos, Panayotis K.: Die Haftung für die Hilfspersonen der Schiffsbesatzung nach deutschem, französischem und englischem Recht; ZHR 123 (1960), S. 1.

ders.: Die Haftung für die Hilfspersonen der Schiffsbesatzung nach deutschem, französischem und englischem Recht; Stuttgart 1960.
Zitiert: Sotiropoulos, Haftung für Hilfspersonen.

ders.: Die Beschränkung der Reederhaftung; Berlin 1962.
Zitiert: Sotiropoulos, Beschränkung der Reederhaftung.

Spaude, Karl Heinz: Das dänische Rechtswesen; Köln, Berlin, Bonn, München 1976.

Spera, Kurt: CIM - Internationales Eisenbahnfrachtrecht; Kommentar, Loseblattsammlung, Stand: 1.6.1991.

Spiro, Karl: Die Haftung für Erfüllungsgehilfen; Bern 1984.

Stachow, Johann Christoph: Schweres Verschulden und Durchbrechung der beschränkten Haftung in modernen Transportrechtsabkommen; Hamburg 1998.

Stahl, Ulrich H.: Die Zeitcharter nach englischem Recht; Kehl am Rhein, Straßburg, Arlington, 1989.

Stangenberg, Katrin G.: Die Entwicklung des Bill of Lading in England bis zum Carriage of Goods by Sea Act 1992; Hamburg 1999.

Staub, Hermann: Die positiven Vertragsverletzungen; 2. Aufl., Berlin 1913.
Zitiert: Staub, Die positiven Vertragsverletzungen.

Staub, Hermann (Begr.): Großkommentar zum Handelsgesetzbuch; 3. Aufl, 5. Bd., 2. Halbbd., §§ 425-460; Berlin, New York 1982.
Zitiert: Staub-Bearb., HGB-Großkomm., 3. Aufl.
15. Lieferung, §§ 425-452; 4. Aufl, Berlin, New York 1994.
Zitiert: Staub-Bearb., HGB-Großkomm.

Staudinger, Julius von: Bürgerliches Gesetzbuch; Kommentar; Recht der Schuldverhältnisse, §§ 255-292, 13. Aufl., Berlin 1995; Recht der Schuldverhältnisse, §§ 830-838, 13. Aufl., Berlin 1997.
Zitiert: Staud.-Bearb.

Stobbe, Otto: Handbuch des Deutschen Privatrechts; 3. Band, 2. Aufl., Berlin 1885.

Stödter, Rolf: Geschichte der Konnossementklauseln; Überseestudien Heft 21, Hamburg 1954.

Stoll, Heinrich: Abschied von der Lehre von der positiven Vertragsverletzung; AcP 136 (1932), S. 257.

ders.: Die Lehre von den Leistungsstörungen; Tübingen 1936.
Zitiert: Stoll, Leistungstörungen.

Sturley, Michael F.: The History of COGSA and the Hague Rules; 22 JMLC 1 (1991).

ders.: Revising the U.S. Carriage of Goods by Sea Act: The Work of the Ad Hoc Liability Rules Study Group; Dir. Mar. 1994, S. 685.

Sturm, K.: Die Sorge für die Seetüchtigkeit des Handelsschiffes; HansRGZ 1931, Abt. A, Sp. 385.

Sweeney, Joseph C.: The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea (Part I); 7 JMLC 1976, S. 69; (Part II); S. 327; (Part V); 8 JMLC (1976/77), S. 167.

ders.: UNCITRAL and the Hamburg Rules - The Risk Allocation Problem in Maritime Transport of Goods; 22 JMLC (1991), S. 511.

ders.: The Uniform Régime Governing the Liability of Maritime Carriers; in: International Conference on Current Issues in Maritime Transportation; Genua 1992, und Dir. Mar. 1992, S. 964.

Tetley, William: Articles 9 to 13 of the Hamburg Rules; in: Mankabady, The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea; Leyden, Boston 1978.
Zitiert: Tetley, in: Mankabady.

ders.: Marine Cargo Claims; 2. Aufl., Montreal 1978.
Zitiert: Tetley, Marine Cargo Claims, 2. Aufl.
Marine Cargo Claims; 3. Aufl., Montreal 1988.
Zitiert: Tetley, Marine Cargo Claims.

ders.: The Hamburg Rules - A Commentary; LMLCQ 1979, S. 1.

Thiele, Wolfgang: Leistungsstörung und Schutzpflichtverletzung; JZ 1967, S. 649.

Thume, Karl-Heinz: Kommentar zur CMR; Heidelberg 1995.
Zitiert: Thume, CMR.

ders.: Durchbrechung der Haftungsbeschränkungen nach § 435 HGB im internationalen Vergleich; TranspR 2002, S. 1.

Trabucchi, Alberto: Istituzioni di Diritto Civile; 40. Aufl., Padua 2001.
Zitiert: Trabucchi, Diritto Civile.

Traub, Norbert: Die Preisbildung in der Seefrachtschiffahrt; Kiel 1957.

Trotz, Norbert: Seehandelsschiffahrtsgesetz; Kommentar zum Seehandelsschiffahrtsgesetz der Deutschen Demokratischen Republik - SHSG - vom 5. Februar 1976, Berlin 1979.
Zitiert: Trotz, SHSG.

ders.: Zur Internationalen Konvention von 1976 über die Haftungsbeschränkung für Forderungen aus der Seeschiffahrt; Potsdam 1980.
Zitiert: Trotz.

Ude, E.: Das receptum nautarum, ein pactum praetorium; ZSS 12 (1892), S. 66.

Valin, René-Josué: Commentaire sur l'ordonnance de la marine; Poitiers 1829.

Vinding Kruse, Anders: Law of Torts; in: Danish Law, S. 161; Kopenhagen 1982.

Zitiert: Vinding Kruse, Danish Law.

ders.: Erstatningsretten; 5. Aufl., Kopenhagen 1989.
Zitiert: Vinding Kruse, Erstatningsret.

Vogel, Walther: Geschichte der deutschen Seeschiffahrt; I. Band: Von der Urzeit bis zum Ende des XV. Jahrhunderts; Berlin 1915.
Zitiert: Vogel, Geschichte der dt. Seeschiffahrt.

Wagner, Rudolf: Beiträge zum Seerecht; Riga 1880.
Zitiert: Wagner, Beiträge.

ders.: Handbuch des Seerechts; Band 1, Leipzig 1884.
Zitiert: Wagner, SeeR.

Weeber, Rudolf: Erfüllungsgehilfe, selbständiger Unternehmer und Substitut; Tübingen 1933.

Weimar, Wilhelm: Haftet der Schuldner für Gelegenheitsdelikte seines Erfüllungsgehilfen?; JR 1982, S. 95.

Werth, Douglas A.: The Hamburg Rules Revisited - A Look at U.S. Options; 22 J.M.L.C. 1991, S. 59.

Westermann, Harry: Haftung für fremdes Verschulden; JuS 1961, S. 333 und 382.

Westermann, Harm Peter: Doppelmangel bei Bereicherungskette und Dreiecksverhältnis; JuS 1968, S. 17.

Wick, Josef: Das internationale Eisenbahnfrachtrecht; Wien 1974.
Zitiert: Wick, Int. EisenbahnfrachtR.

Willenberg, Jochen: Kraftverkehrsordnung; Kommentar, 4. Aufl., Münster 1991.
Zitiert: Willenberg, KVO.

Willner, Horst: Die Zeitcharter; Hamburg 1953.

Wilson, John F.:.Basic Carrier Liability and the Right of Limitation; in: Mankanbady, The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea; Leyden, Boston 1978.
Zitiert: Wilson, in: Mankabady.

ders.: Carriage of Goods by Sea; 3. Aufl., London 1998

Wöhrn, Ronald: Die Verantwortlichkeit des Beförderers/Operators im internationalen kombinierten Transport für Schäden durch verspätete Auslieferung der Güter; Hamburg 1980.

Wollny, Gerd: Die Verantwortlichkeit des Verfrachters aus dem Seefrachtvertrage für das Verschulden seiner Helfer mit einem Überblick über die Lösungen im anglo-amerikanischen Recht; Hamburg 1965.

Wüstendörfer, Hans: Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages; Dresden 1905/09.
Zitiert: Wüstendörfer, Studien.

ders.: Das Seeschiffahrtsrecht; in: Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts, Band VII, Abt. 2,

Leipzig 1923.
Zitiert: Wüstendörfer, Handbuch d. HandelsR.

ders.: The Hague Rules 1922; Mannheim, Berlin, Leipzig 1923.
Zitiert: Wüstendörfer, The Hague Rules.

ders.: Zur Haftung für Feuerschäden an Bord von Seehandelsschiffen nach den Haager Regeln; MDR 1949, 450.

ders.: Neuzeitliches Seehandelsrecht; 2.Aufl., Tübingen 1950.
Zitiert: Wüstendörfer, NSHG.

ders.: Leistungen und Grenzen der internationalen Vereinheitlichung des Seehandelsrechts; MDR 1951, 449.

Wurmb, Leopold von: Die Haftung des Verfrachters für das Verschulden selbständiger Hilfspersonen; Hamburg 1966.
Zitiert: v. Wurmb, Haftung für Hilfspersonen.

Zeller, Heinrich Ludwig: Das Seerecht von Oléron; in: Sammlung älterer Seerechtsquellen, Hefte 1-3, 5,6 und 8, ; Mainz und Berlin 1907-1912.
Zitiert: Zeller, Sammlung älterer Seerechtsquellen.

Ziegler, Alexander von: Schadenersatz im internationalen Seefrachtrecht; Baden-Baden 1990.

ders.: Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht; Baden-Baden 2002.
Zitiert: V. Ziegler, Haftungsgrundlage.

Zunarelli, Stefano: La Nozione di Vettore; Milano 1987.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

a.A.	andere Ansicht
a.a.O.	an angegebenem Ort
Abt.	Abteilung
A.C.	Appeal Cases (Law Reports)
AcP	Archiv für die civilistische Praxis
ADHGB	Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch
a.E.	am Ende
a.F.	alte Fassung
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
AGBG	Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen
allg.	allgemeines/r
AMC	American Maritime Cases
amtl.	amtliche/r
Anh.	Anhang
Anl.	Anlage
Anm.	Anmerkung
App.	Corte d'Appello
Art./Artt.	Artikel
Az.	Aktenzeichen
Bearb.	Bearbeiter
betr.	betrifft/betreffend
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen
BR	Bundesrat
brit.	britische/r
BT	Bundestag
BT-Drucks.	Bundestagsdrucksache
bzw.	beziehungsweise
C.A.	Court of Appeal
Cass.	Corte di Cassazione
C.C.	Codice Civile/Code Civile
CIM	Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (Anhang B zur COTIF)
Cir.	Circuit
CMI	Comité Maritime International
CMR	Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr
C.N.	Codice della Navigazione
COGSA	Carriage of Goods by Sea Act
COGWA	Carriage of Goods on Water Act
Com.Cas.	Commercial Cases
COTIF	Übereinkommen vom 9.5.1890 über den internationalen Eisenbahnverkehr
CTO	Convention on the Liability of International Terminal Operators
dän.	dänisches/r
ders.	derselbe
d.h.	das heißt
dies.	dieselbe
Dig.	Digesten
Dir. Mar.	Il Diritto Marittimo
DMF	Le Droit Maritime Francais
dt.	deutsches/r
DVIS	Deutscher Verein für internationales Seerecht
ebd.	ebenda
EGHGB	Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch
Einf.	Einführung
et al.	et altera
etc.	et cetera
ETR	Europäisches Transportrecht
EVO	Eisenbahnverkehrsordnung
f./ff.	folgende/fortfolgende
Fed. Suppl.	Federal Supplement
finn.	finnisches/r
Fn./Fnn.	Fußnote/n
foro it.	Il Foro Italiano
foro pad.	Il Foro Padano
Fr.	Fragment
frz.	französische/r
Gai.	Gaius
gem.	gemäß
Giust. civ. Mass.	Massimario della Giustizia civile
GüKG	Güterkraftverkehrsgesetz
HansOLG	Hanseatisches Oberlandesgericht
HansGZ	Hanseatische Gerichtszeitung
HansR(G)Z	Hanseatische Rechts- (und Gerichts)zeitschrift
HBl.	Halbblatt
HBÜ 1957	Reederhaftungsbeschränkungsübeinkommen von 1957
HGB	Handelsgesetzbuch
HHR	Hamburg Regeln
h.L.	herrschende Lehre
h.M.	herrschende Meinung
HR	Haager Regeln
Hs.	Halbsatz
HVR	Haag-Visby Regeln
ICC	International Chamber of Commerce
i.E.	im Ergebnis
ILA	International Law Association
IMO	International Maritime Organization
inkl.	Inklusive

insbes.	insbesondere
Iprax	Praxis des Internationalen Privat- und Verfahrensrechts
i.R.d.	im Rahmen des/der
i.S.v./d.	im Sinne von/des
ital.	italienische/r
ITZ	Internationale Transportrechts-zeitung
i.V.m.	in Verbindung mit
IWF	Internationaler Währungsfonds
JA	Juristische Arbeitsblätter
JMLC	Journal on Maritime Law and Commerce
JR	Juristische Rundschau
JuS	Juristische Schulung
JW	Juristische Wochenschrift
JZ	Juristen-Zeitung
Kap.	Kapitel
KVO	Kraftverkehrsordnung für den Güterfern-verkehr mit Kraftfahrzeugen
lib.	Buch
lit.	Buchstabe
Ll.L. Rep.	Lloyd´s List Law Reports
Ll. Rep.	Lloyd´s Law Reports
LMCLQ	Lloyd´s Maritime and Commerce Law Quarterly
LondonHBÜ 1976	Londoner Reederhaftungsbeschrän-kungsübereinkommen von 1976
LSF	Lovforslag som fremsat
L.T.	Law Times Reports
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht
m.E.	meines Erachtens
MSA	Merchant Shipping Act
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
N.D.Ill.	Northern District Illinois
n.F.	neue Fassung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NJW-RR	Rechtsprechungsreport der NJW
norw.	norwegisches/r
Nr.	Nummer
N.Z.Ct.	New Zealand Court
o.	oben
OAG	Oberamtsgericht
OLG	Oberlandesgericht
Paul.	Iulius Paulus
PrALR	Preußisches Allgemeines Landrecht
Pret.	Pretore
Preuß.	Preußisches/r
Prot.	Protokolle
Q.B.	Queen's Bench Division (Law Reports)
RabelsZ	Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht
RegBegr.	Regierungsbegründung
Rev. Dor.	Revue de Droit maritime comparé
RG	Reichsgericht
RGBl.	Reichsgesetzblatt
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichtes in Zivilsachen
Riv. Dir. Nav.	Rivista del Diritto della Navigazione
Rn./Rnn.	Randnummer/n
ROHG	Reichsoberhandelsgericht
Rspr.	Rechtsprechung
s.	siehe/section
S.	Seite
2. SÄG	Zweites Seerechtsänderungs-gesetz
schwed.	schwedisches/r
S.D.N.Y.	Southern District New York
SDR	special drawing right
sect.	section
SeeG	Seegesetz
Seuff. Arch.	Seufferts Archiv
SFrG 1937	Seefrachtgesetz von 1937
SHSG	Seehandelsschiffahrtsgesetz
skand.	skandinavisches/r
sog.	sogenannte/r
Sp.	Spalte
ss.	subsection
SZR	Sonderziehungsrecht
Tit.	Titus
T.L.R.	Times Law Reports
TranspR	Transportrecht
TRG	Transportrechtsreformgesetz
Trib.	Tribunale
Trib. comm.	Tribunal de commerce
u.	unten
Übk.	Übereinkommen
Ulp.	Domitius Ulpianus
UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
U.S.	United States (Supreme Court Reports)
v./vs.	versus
VersR	Versicherungsrecht
vgl.	vergleiche
Vorbem.	Vorbemerkungen
VR	Visby Regeln
WA	Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr
WA/HP	Warschauer Abkommen in der Fassung des Haager Protokolls
z.B.	zum Beispiel
ZHR	Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und

	Wirtschaftsrecht
ZIEV	Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr
Ziff.	Ziffer
ZIP	Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
zit.	Zitiert
ZLW	Zeitschrift für Luftrecht und Weltraumrechtsfragen
ZSS	Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte
ZVglRWiss.	Zeitschrift für Vergleichende Rechtswissenschaft

A Einleitung

Ob ein Container von Hamburg nach Buenos Aires verschifft wird oder von Hongkong nach Bremerhaven, ob eine Maschine mit dem Stückgutfrachter von Rotterdam nach Singapur transportiert wird oder eine Ladung Eisenerz aus Norwegen in Hamburg ankommt, wird der Transport heute kaum noch vom Seegüterbeförderer persönlich von eigener Hand durchgeführt, wenn er überhaupt noch an Bord des Schiffes mitfährt. Erst recht bei Beförderern, die in der Rechtsform einer juristischen Person organisiert sind, machen die Organe die Transportfahrt selbstverständlich nicht mit. In all diesen Fällen wird die eigentlich geschuldete Leistung, der Transport von A nach B, von einer Vielzahl von Personen übernommen, die auf oder am Schiff mit der Ladung in Berührung kommen, ohne selbst mit dem Kaufmann, der die Ware auf die Reise geschickt hat, vertraglich verbunden zu sein. Es stellen sich vielfältige Aufgaben, z.B. im Bereich der Ladungsfürsorge oder bei der Prüfung der See- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes, aber auch beim seetechnischen Betrieb des Schiffes, die nur durch eine arbeitsteilige Vorgehensweise zu bewältigen sind. Der Beförderer in personam, wenn er denn überhaupt eine natürliche Person ist, kann diese Fülle von Verrichtungen nicht erledigen, sondern delegiert sie an angestellte oder unabhängige Hilfskräfte. Gerade die internationalen Großreedereien, wie etwa Hanjin, Maersk, Hamburg-Süd, Hapag Lloyd oder Evergreen, bedienen sich einer unübersehbaren Vielzahl von Hilfspersonen mit den unterschiedlichsten Tätigkeitsfeldern. Meist handelt es sich dabei, insbesondere auch bei den Schiffsleuten auf deutschen Schiffen, um unqualifizierte Arbeiter aus Billiglohnländern. Da der Kaufmann nun möchte, dass seine Ladungsgüter im Bestimmungshafen rechtzeitig und wohlbehalten ankommen, ist die Haftung des Seegüterbeförderers für seine selbständigen und unselbständigen Hilfspersonen für ihn von herausragender Bedeutung.

Daher ist von Bedeutung, ob im Seetransportrecht schweres Verschulden von Hilfspersonen zur vollen Haftung führen kann, indem die traditionell zugunsten des Beförderers bestehenden Haftungsgrenzen überwunden werden. In der Bundesrepublik Deutschland ist diese Frage zwar häufig thematisiert worden, aber bisher keiner ausführlichen Erörterung unterzogen worden.. Im Mittelpunkt werden dabei die Haftungsnormen des HGB (§§ 559, 606, 607) sowie die Durchbrechungsvorschriften des Art. 4 V HR (§ 660 HGB a.F.), § 660 III HGB und Art. 8 I HHR und ein Überblick über die Anschauungen in Skandinavien und Italien stehen.

In der heutigen Zeit mit ihren vielfältigen globalen Verflechtungen in einem weltweiten Wirtschaftskreislauf hat der Seegüterverkehr eine herausragende Bedeutung. Massengüter, Container, schweres Gerät und große Maschinen lassen sich über weite Entfernungen oder in großen Mengen nur mit

dem Schiff transportieren. Dadurch haben die Zahl der Schiffe und deren Ausmaße in den vergangenen 150 Jahren stetig zugenommen. Je größer der Bedarf an Ladekapazitäten infolge eines ständig wachsenden Welthandels wurde, desto schneller waren die Schiffsbauer mit neuen Erfindungen bei der Hand, die den Bau noch größerer Schiffe erlaubten. War noch zu Anfang des 20. Jahrhunderts die Eröffnung des Panamakanals als heldenhafter Durchbruch - im wahrsten Sinne des Wortes - auf dem technischen Sektor gefeiert worden, kamen in den sechziger Jahren schon die ersten Schiffe auf, denen die Abmessungen des Kanals nicht mehr genügten[1]. Und derzeit erleben wir in Hamburg wieder die Diskussion um eine weitere Vertiefung der Elbe auf über 14 Meter, weil die Containerschiffe der neuesten Generation, von denen gerade einmal sechs auf den Weltmeeren fuhren, als die Debatte in Gang kam, den Hamburger Hafen[2] sonst nicht mehr anlaufen könnten. Inzwischen werden Containerriesen geplant, deren enorme Abmessungen die Nutzung von Elbe und Weser ausschließen, weshalb ein Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven entstehen soll.

Wenngleich mit Zunahme der Größe der Schiffe keine Vergrößerung der Besatzungen einher ging, diese wegen der technologischen Neuerungen sogar eher kleiner wurden, weil auf mit Computern ausgerüsteten Kommandobrücken teilweise schon der Rudergänger verzichtbar geworden ist, weil häufig nicht mehr als ein Maschinist zur gleichen Zeit für die Überwachung der Maschine nötig ist und nicht zuletzt weil die dadurch eröffneten Einsparungsmöglichkeiten natürlich auch in der Güterschiffahrt genutzt wurden, ist die Haftung für Hilfspersonen seitens des Beförderers von besonderer Bedeutung. Denn der Seegüterbeförderer im eigentlichen Sinne ist heute in der Regel eine juristische Person. Aber auch wenn er Einzelkaufmann ist, geht es bei seiner Haftung vornehmlich um das Einstehen für Gehilfen, deren Hilfe der Beförderer sich bei der Abwicklung und Durchführung des Transportvertrages bedienen muss. Ausführende Stellen, sind folglich Kapitäne, Schiffsoffiziere, Matrosen, Techniker, Stauer oder Büroangestellte, während der Personenkreis, dessen Handeln sich die Reedereien als eigenes zurechnen lassen muss - in erster Linie die Organe[3] - nur einen geringen Teil der Beteiligten stellt. Daneben kann der Beförderer selbständige Gehilfen einsetzen. So können die genannten Stauer Schauerleute eines eigenständigen Stauereiunternehmens sein. Die Mannschaft des Schiffes kann sich aus beim Vercharterer des Schiffes angestellten Personen zusammensetzen. Die Schlepperbesatzung ist beim Schleppunternehmen

---

[1] Die Schiffe der sog. Postpanamaklasse.

[2] Der Hamburger Hafen rangierte 2003 beim Gesamtumschlag weltweit auf dem neunten Platz und in Europa hinter Rotterdam auf dem zweiten Rang. Allein im Containerverkehr wurden 6,2 Mio. Einheiten (TEU) umgeschlagen.

[3] §§ 30, 31 BGB. Zum Problemkreis der englischen Doktrin vom „alter ego“ vgl. Stachow, S. 228ff. Zum betrieblichen und körperschaftlichen Organisationsverschulden vgl. u. C I 1 c cc (2) (b).

beschäftigt. Zudem steht dem Güterbeförderer die Möglichkeit offen, die tatsächliche Transportfahrt auf einen anderen Unternehmer zu übertragen. Indem er nämlich mit einem anderen Seegüterbeförderer einen sog. Unterbeförderungsvertrag abschließt, bedient er sich seiner zur Beförderung der Ladungsgüter, deren Transport er vertraglich übernommen hat. Der Unterbeförderer ist folglich seine Hilfsperson im Rahmen des Beförderungsvertrages.

Ein eigenes Verschulden des Beförderers ist daher im Seegütertransport wie in den anderen Transportarten die Ausnahme[4] und kann regelmäßig nur noch an schadensauslösenden Weisungen festgemacht werden. In fast allen internationalen Konventionen gibt es deshalb spezielle Haftungsnormen für Gehilfenverhalten (z.B. Art. 3 CMR, Art. 20 WA, Art. 50 CIM), die auf der ersten Stufe, der Haftungsbegründung, die Zurechnung der Handlungen von Hilfspersonen ermöglichen[5]. Ist im nächsten Schritt das Eingreifen von Haftungsgrenzen festgestellt, ist die Durchbrechung der zugunsten des Seebeförderers bestehenden Haftungsbeschränkungen aufgrund von Gehilfenverschulden auf der letzten Stufe zu klären. Darum gilt es zunächst ein klassisches Problem des allgemeinen Zivilrechts, nämlich die Haftung für Gehilfenverschulden, wie es dort in § 278 BGB niedergelegt ist, mit besonderem Bezug zur Seebeförderung und ihrem speziellen Haftungssystem aufzugreifen. Wir empfinden es als normal, dass der Schuldner im Rahmen eines beliebigen Schuldverhältnisses für das Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen einzustehen hat; schwierig ist demgegenüber die Frage zu beantworten, ob es mit dieser Systematik vereinbar ist, dass der Beförderer als Schuldner eines Seegüterbeförderungsvertrages für das Verschulden seiner Leute und anderen Hilfspersonen haften muss, wenn er sich von der Haftung zunächst freigezeichnet hat bzw. die Haftung per Gesetz beschränkt ist, dann aber eine Überwindung dieser Haftungsbeschränkungen aufgrund des Gehilfenverschuldens denkbar scheint, ohne dass das Gesetz dies ausdrücklich vorsieht. Denn die allgemeine Erfüllungsgehilfenhaftung wird bei der Seegüterbeförderung von spezifisch transportrechtlichen Normen und dem Begriffsgefüge internationaler Abkommen überlagert.

Hintergrund der Diskussion sind Aspekte der Wirtschaftlichkeit. An sich sollte es unzweifelhaft sein, dass der Beförderer - egal bei welcher Transportart - für das Verhalten der Leute einstehen muss, die für ihn den Transport durchführen, da er durch ihre Hinzuziehung ein eigenes Risiko schafft, das der Ladungsinteressent, der sich der Obhut seiner Güter begibt, noch weniger kalkulieren kann, als bei Übergabe an den Beförderer selbst. Denn dieser ist für die Auswahl und Überwachung seiner Gehilfen zuständig. Im Beförderungsrecht fällt die Verlagerung der Ausführung als Risikofaktor mit der

[4] Loewe, ETR 1976, 503 (525); v. Wurmb, Haftung für Hilfspersonen, S. 2.

[5] Loewe ETR 1976, 503 (525).

besonderen Gefährdung der Güter auf dem Transportweg zusammen. Wenn der Beförderer die volle Verantwortung für die Unversehrtheit der häufig sehr wertvollen Ladung übernehmen muss, wird das Schadensrisiko für ihn zu einem Wirtschaftlichkeitsfaktor, den er in seiner Kalkulation nicht unberücksichtigt lassen kann. Für die Ladungsseite wird sich dies in einem höheren Beförderungsentgelt niederschlagen. Neben der schon angesprochenen Haftungsfreizeichnung spielt deswegen das Versicherungswesen eine bedeutsame Rolle, das im besonders gefährlichen Transportzweig der Seebeförderung seinen Ursprung gefunden hatte[6]. Wüstendörfer[7] und Markianos[8] haben es aber abgelehnt, davon zu sprechen, dass es sich bei den Haftungsproblemen des Seetransports letztlich um eine Versicherungsangelegenheit handele. Von der Haftungsfreizeichnung haben die Beförderer frühzeitig in weitest gehendem Umfang Gebrauch gemacht. Dies ging zu einigen Zeiten - insbesondere um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert - so weit, dass die Haftung die Ausnahme war, die Haftungsbefreiung die Regel, weil die übermachtigen Beförderer in harten Konnossementbedingungen ihre Haftung wegen durchweg abdingbarer gesetzlicher Regelungen[9] auf ein Minimum reduzieren konnten.

Wesentliches Merkmal ist die Internationalität der Handelsschiffahrt. Im Containerverkehr versehen die riesigen Schiffe großer Unternehmen den Liniendienst zwischen den Kontinenten und kreuzen dabei in sog. Konferenzen auf festen Routen die Weltmeere. An Verladeort und Bestimmungshafen werden Anlieferung und Abtransport an den endgültigen Zielort durch Feederdienste, mit kleineren Schiffen betriebene Routen auf Schiffahrtswegen, die für die Containerriesen nicht schiffbar sind, übernommen. Diese verkehren z.B. innerhalb Europas auf Nord- und Ostsee sowie Mittelmeer überwiegend zwischen verschiedenen Staaten, seltener - aufgrund der geringen Größe der europäischen Nationen - innerstaatlich.

Der internationale Charakter des Seerechts zieht sich durch dessen gesamte Geschichte, beginnend mit dem Altertum durch gegenseitige Rezeptionen der großen Seefahrervölker jener Epoche. Gleiches lässt ich auch für das Mittelalter feststellen, als zwar in Europa verschiedene Rechtskreise - im Süden, Westen und Norden - das Seerecht prägten, sich aber bereits starke Ähnlichkeiten der einzelnen Rechtssammlungen erkennen lassen, die auf die besondere Praxistauglichkeit einzelner Seegewohnheiten und -

---

[6] Vgl. den französischen Guidon de la mer von 1681, der in erster Linie seerechtliches Versicherungsrecht enthielt; hierzu u. D I 3 a aa.

[7] MDR 1949, 515.

[8] Übernahme der Haager Regeln, S. 23.

[9] Vgl. z.B. das ADHGB von 1861 oder das HGB von 1897, deren Befrördererhaftung kein ius cogens enthielt; dazu u. Auch die Gerichte unterstützten die Beförderer in weitreichendem Maße (vgl. u. D II 4 und 5: England und US-Harter Act).

gebräuche zurückzuführen sind. Schon in der Frühgeschichte der Schiffahrt erlangten örtlich Seegebräuche überregional Geltung, wie etwa die Lex Rhodia de iactu[10] (sog. Seewurf), vom römischen Recht aus dem frühen rhodischen Seerecht rezipiert. Sammlungen solcher Gebräuche und Gewohnheiten vermochten sich, wenn ihnen ein den Bedürfnissen der damaligen Zeit entsprechender Wert innewohnte, über weite Teile der alten Welt auszudehnen, allen voran das Consolato del mar, aber auch die Jugements d'Oléron oder das Wisbysche Seerecht.

In der heutigen Rechtswirklichkeit entspricht dem die Internationalisierung der Handelsschiffahrt durch eine Vielzahl von Übereinkommen unter den Seefahrernationen und Staaten, die die Ladungsinteressen vertreten. Von diesen Abkommen sind die Haager Regeln, die Haag-Visby Regeln und die Hamburger Regeln von entscheidender Bedeutung für die Thematik der vollen Haftung des Seegüterbeförderers bei qualifiziert schuldhaftem Verhalten von Hilfspersonen, aber auch das Brüsseler Abkommen und das Londoner Übereinkommen, die den Reeder betreffen, sowie das Athener Übereinkommen, das den Passagiertransport betrifft, geben Auslegungshilfen. Getragen wird diese Internationalität von einer Vielzahl supranationaler Organisationen, die seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert in unermüdlicher Arbeit versuchen, die noch sehr zersplitterte Rechtsmaterie der Seeschiffahrt, darunter des Seehandels, zu vereinheitlichen, dabei aber immer wieder auf Widerstände treffen, die aus den jeweiligen nationalen Wirtschaftsinteressen der beteiligten Staaten und nicht selten auch aus zwischenstaatlichen Animositäten und Eitelkeiten herrühren[11].

---

[10] Dig. 14, 2.

[11] V. Wurmb, Haftung für Hilfspersonen, S. 1, m.w.N.

B Vertragsarten und Personen des Seehandels

Bevor die Haftungsgrundsätze aufgezeigt werden, sollen die am Seegüterbeförderungsgeschäft beteiligten Personen sowie die Vertragsarten skizziert werden, da die wirtschaftlichen Veränderungen in der Geschichte der Seefahrt erheblichen Einfluss auf deren Bedeutung bei der Abwicklung des Warentransports hatten.

I. Vertragsarten

Seegüterbeförderer ist der vertraglich verpflichtete Transporteur von Gütern zur See. Rechtlich fällt diese Betätigung unter den Vertragstypus „Güterbeförderungsvertrag“. Dies vorausgeschickt, ist darauf hinzuweisen, dass das deutsche Seehandelsrecht des HGB diese Vertragsart nicht von der zweiten international bedeutungsvollen, nämlich der Charter unterscheidet, sondern einheitlich vom Frachtvertrag ausgeht[1]. Infolgedessen differenziert es bei den Vertragsbeteiligten nur zwischen dem Verfrachter[2] - er bringt das Schiff mit - und dem Befrachter - er will seine Ladung transportieren lassen. Der wesentliche Unterschied zwischen beiden ist, dass die Charter ein auf die individuellen Bedürfnisse des Befrachters abgestimmtes Rechtsgeschäft ist, dem die vertraglichen Regelungen entsprechen müssen, der Güterbeförderungsvertrag dagegen ein „schablonenhaft ausgebildeter Massenvertrag“[3].

---

[1] Puttfarken, SeehandelsR, S. 7; Pappenheim III, S. 51f.; Markianos, Übernahme der Haager Regeln, S. 27; Unter diesen Begriff fiel bis zum zweiten Seerechtsänderungsgesetz auch die Beförderung von Personen, die nun in den §§ 664ff. HGB als „Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck" bezeichnet wird, was der Tatsache, dass es sich bei Menschen schwerlich mit dem Begriff „Fracht“ arbeiten lässt, gerecht wird. Mit dem „Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See“, dem mit dem zweiten Seerechtsänderungsgesetz von 1986 durch § 664 HGB auch in Deutschland zur Geltung verholfen wurde, ist ganz selbstverständlich für diesen Beförderungszweig der Begriff des Beförderers eingeführt worden (vgl. dazu Schubert, S. 56).
Die mangelnde Unterscheidung zwischen Güterbeförderung und Charter im HGB hat historische Gründe. Obwohl die Differenzierung bereits seit den Zeiten des alten Roms (Dig. Lib. XIX, Tit. V, Fr. 1 § 1) bekannt ist, berücksichtigte sie das HGB nicht, da die Charter als Totalcharter (Charter des ganzen Schiffs) stets der Normalfall war. Erst im Zuge der technologischen Umwälzungen des 19. Jahrhunderts holte der Güterbeförderungsvertrag die Charter ein (Pappenheim III, S. 52; Wüstendörfer, Studien, S. 49ff.; Gierke, HandelsR, S. 520).

[2] Im Gegensatz dazu spricht das deutsche Landfrachtrecht vom Frachtführer.

[3] Dieser Begriff stammt von Gierke, HandelsR, S. 520. Eingehend zur Notwendigkeit der Differenzierung zwischen dem dem System der Haager Regeln unterliegenden Güterbeförderungsvertrag und der Charter Puttfarken, SeehandelsR, S.155ff. sowie Gierke, HandelsR, S. 520.

1. Güterbeförderungsvertrag

Der Güterbeförderungsvertrag wird zur Unterscheidung von der Charter in Deutschland in Literatur und Lehre als Stückgutfrachtvertrag bezeichnet[4]. Mit der international geläufigen Unterscheidung ist es sinnvoll beim Güterbeförderungsvertrag auf der Schiffsseite vom Beförderer[5] oder alternativ vom Transporteur (engl. carrier; frz. transporteur; ital. vettore[6]) zu sprechen, während auf der Ladungsseite der Versender (engl. shipper; frz. chargeur; ital. caricatore), auch Verschiffer oder Verlader genannt, steht. Denn Gegenstand dieser Vertragsart ist das Ladungsgut i.S.d. § 556 Nr. 2 HGB oder besser dessen Beförderung, wie es der Name schon zum Ausdruck bringt[7]. Üblicherweise werden hier vom Beförderer gegen Ladungsübergabe sog. Konnossemente[8] ausgestellt, die nicht nur Empfangsbescheinigung sind, sondern Wertpapiercharakter haben. In ihnen ist das Recht des auf der Urkunde legitimierten Inhabers verbrieft, die Auslieferung des Gutes zu verlangen, wobei sie durch entsprechende Klausel an Order gestellt werden können (§ 648 HGB)[9].

2. Charter

Gegenstand der Charter ist demgegenüber gem. § 557 HGB die Überlassung des Schiffes oder eines Teils desselben bzw. eines bestimmten dem Befrachter eingeräumten Raumes auf diesem[10]. Diese wird im

---

[4] Vgl. statt aller Abraham, SeeR, S. 142; Herber, SeehandelsR, S. 237ff.; Hübsch, S. 92.

[5] Dieser Begriff geht auf Helm (Haftung für Schäden, S. 93, Fn. 451) zurück und wurde von Richter-Hannes/Richter (Möglichkeit und Notwendigkeit, S. 14) aufgegriffen. Das SHSG der DDR verwendete diesen Ausdruck bereits, und die unter den deutschsprachigen Staaten abgestimmte Übersetzung der HHR enthält ihn ebenfalls. Er hat den Vorteil, dass er diejenigen, die sich zu einer Transportleistung verpflichten, neutral zusammenfasst, egal aus welcher Transportsparte sie kommen (Zur Zersplitterung der Ausdrücke auf den verschiedenen Gebieten des Land-, See- und Lufttransportes vgl. Basedow, TranspV, S. 41). Genauso kommt die Bezeichnung als See(güter)beförderer in Betracht.

[6] Die Notwendigkeit der Bezeichnung als Beförderer wird deutlich, wenn man sich die Begrifflichkeiten internationaler Abkommen vor Augen führt. Die Haager Regeln sprechen im französischen Original vom „transporteur“, die Hamburg Regeln in der englischen Fassung vom „carrier“. Der italienische Codice della Navigazione trennt den Verfrachter (noleggiante) scharf vom „vettore“, wie sich aus den inkorporierten Haager Regeln ergibt.

[7] Dubischar, Grundriß, S. 143 f.

[8] Engl. Bill of Lading. Das Konnossement ist die Beweisurkunde des Seebeförderungsvertrages und über dessen Inhalt (Abraham, SeeR, S. 165; OLG Hamburg VersR 1982, 65).

[9] Rabe, § 648, Anm. A und B 3, Rn. 1, 4.

[10] Puttfarken, SeehandelsR, S.131. Schon Langenbeck, S. 142, sprach vom Befrachten, wenn es um die ganze oder teilweise Anmietung eines Schiffes ging. Die Charter wird im Deutschen Schiffsmiete genannt, vgl. nur Gütschow, S. 14ff. Zu den einzelnen Gestaltungsmöglichkeiten wie Bareboat-, Zeit- oder Reisecharter vgl. Herber, SeehandelsR, S. 238ff. und Hübsch, S. 94.

Deutschen mit dem Wort Raumfrachtvertrag belegt[11]. Typischer Weise wird die Charter heute als Reisecharter vereinbart, wobei die praktische Bedeutung im Verhältnis zum Beförderungsvertrag abgenommen hat. Die Reisecharter kommt vornehmlich in der Trampschiffahrt für Massengutsendungen vor[12].

Die Bezeichnungen Verfrachter und Befrachter für die am Vertrag Beteiligten sollten der Charter überlassen bleiben, was das HGB aufgrund der Zusammenwürfelung beider Vertragstypen nicht beherzigt. Denn Frachtvertrag im eigentlichen Sinne ist die Charter. Das Schiff wird verfrachtet, und zwar durch entgeltliche Zurverfügungstellung der Nutzung seitens des Verfrachters[13]. Die zweite Person des Vertrages ist der Befrachter[14]. Fracht meint in der ursprünglichen Bedeutung das Entgelt für die Nutzung des Schiffes[15].

3. Notwendigkeit der Unterscheidung der Vertragsarten

Geht es um die Haftung für Schäden an den einem Schiff zum Transport anvertrauten Gütern, ergibt sich zwangsläufig ein Bedürfnis die beiden Vertragsformen voneinander zu trennen. Beim Beförderungsvertrag steht nicht das Schiff im Vordergrund, sondern das zur Beförderung übernommene Gut. Dieses ist Vertragsgegenstand, so dass sich bei etwaigen Schäden naturgemäß die Frage stellt, wer für diese aufzukommen hat. Anders bei der Schiffsmiete oder Charter, bei der Vertragsgegenstand allein das Schiff ist. Dieses wird zwar mit dem Ziel übernommen, Waren zu transportieren, aber die Verfügungsgewalt erhält der Befrachter[16]. Die Folge ist, dass das Problem der Haftung des Verfrachters wegen eben dieser Verfügungsgewalt nicht auftauchen kann, da es das eigene Risiko des Befrachters ist, wenn seine eigenen Ladungsgüter beim Transport beschädigt werden. Befördert er dagegen fremde Ladung, wird die Haftungsfrage ausschließlich im Vertragsverhältnis zum Dritten, mit dem dann ein Beförderungsvertrag geschlossen wird, virulent. Mit der Charter wird nämlich der Befrachter für die

---

[11] Sieveking wählte abhängig davon, ob das ganze Schiff oder nur ein Teil desselben verchartert wurde, noch die Ausdrücke „Ganzbefrachtung“ oder „Teilbefrachtung“ (dt. SeeR, S. 29).

[12] Rabe, § 556, Anm. B 2, Rn. 4. Massengüter können allerdings ebensogut als Stückgut versandt werden (Dubischar, Grundriß, S. 144).

[13] Engl. etwas schief „owner“ genannt, obwohl das Eigentum nicht erforderlich ist; frz. fréteur; ital. noleggiante; dän. und norw. bortfragter; schwed. bortfraktare.

[14] Engl. charterer; frz. affréteur; im Italienischen sind die Bezeichnungen ebenfalls stark vermengt, so kommt sowohl caricatore als auch noleggiatore in Frage; dän. und norw. befragter; schwed. befraktare.

[15] Puttfarken, SeehandelsR, S. 131f.

[16] Pappenheim, Entwicklungsgeschichte, S. 176.

Dauer der Miete zum Schiffahrtsunternehmer[17].

Dem trägt das Gesetz Rechnung, indem bestimmte Normen nur auf die eine oder die andere Vertragsart anwendbar sind. Der Versender bedarf nämlich wegen der Übergabe der Ladungsgüter in die Hände des Beförderers eines gesteigerten Schutzes gegenüber dem Charterer, zumal er sich oftmals den in internationalen Konferenzen gebündelten Interessen der Großreedereien gegenüber sieht[18]. Dem Befrachter muss dagegen in seiner Eigenschaft als Schiffahrtsunternehmer ein größerer Einfluss auf die Modalitäten der Reise gewährt werden[19]. Folge ist, dass die Vertragsbedingungen bei der Charter stets ausgehandelt werden, während beim Güterbeförderungsvertrag nach § 662 HGB zwingende Konnossementregeln gelten und die Konnossementbedingungen als allgemeine Geschäftsbedingungen unabhängig von der Kenntnis der Ladungsbeteiligten von diesen und ihrem Inhalt Vertragsbestandteil werden[20]. Das heißt nicht, dass nicht auch bei der Charter im Einzelfall die Ausstellung eines Konnossements vereinbart werden kann. In dem Fall gelten die zwingenden Konnossementregeln natürlich auch hier[21].

II. Beteiligte des Seehandels

Die Personen des Seehandelsrechts lassen sich heute auf der Schiffsseite in Beförderer, Reeder und Schiffer/ Kapitän unterscheiden[22]. Gegenwärtig sind sie allerdings nicht mehr notwendig alle am hier zu betrachtenden Seebeförderungsvertrag und dessen Durchführung beteiligt. So kann z. B. ein Reeder ganz fehlen[23] und der Kapitän ist heute nicht mehr Partei des Güterbeförderungsvertrages, sondern

---

[17] Pappenheim, Entwicklungsgeschichte, S. 176.

[18] Rabe, § 556, Anm. D 1, Rn. 15; Abraham, SeeR, S. 141. Die Übermacht der Beförderer wird seit langem dadurch begünstigt, dass sie in kleinerer Zahl und wohl organisiert gleichsam als Monopolisten einer Vielzahl von Ladungsinteressenten gegenüberstehen, die keine Bindung untereinander haben (Markianos, Übernahme der Haager Regeln, S. 22).

[19] Abraham, SeeR, S. 141.

[20] Rabe, § 643, Anm. D 3, Rn. 17.

[21] Dubischar, Grundriß, S. 145.

[22] Der Begriff des Ausrüsters soll hier weitestgehend ausgeklammert werden. Ihn unterscheidet vom Reeder gemäß der Legaldefinition des § 510 I HGB insbesondere das fehlende Eigentum am Schiff. Auch er muss aber das Schiff zum Erwerb durch Seeschiffahrt, und zwar für seine Rechnung verwenden. Im übrigen wird auf die ausführlichen Darstellungen bei Abraham, SeeR, S. 79ff., Herber, SeehandelsR, S. 131ff., Puttfarken, SeehandelsR, S. 216f. und Wüstendörfer, NSHR, S. 115ff. verwiesen.

[23] Dazu u. 2 b.

Lohnempfänger des Beförderers oder Reeders. Gleichwohl sollen sie im Folgenden geschlossen erörtert werden, um einen Gesamtüberblick zu vermitteln. Denn in der Geschichte des Seehandels fielen die genannten Figuren zeitweise in einer Person zusammen. Teilweise war auch nur der Schiffer oder nur der Reeder mit der Person des Beförderers identisch. Die historischen Quellen zeigen deutlich die begrifflichen Überschneidungen im Laufe der Jahrhunderte, die es schwer machen, von einer durchgängigen Befördererhaftung zu sprechen. In der Rechtsgeschichte des Seehandels unterlag jeder von ihnen zu bestimmten Zeiten der Befördererhaftung. Erst in den letzten 300 Jahren haben sich ihre Rollen allmählich voneinander abgelöst. Auf der Ladungsseite stehen Versender und Empfänger sowie der Ablader. Der Versender ist beim Beförderungsvorgang entweder mit dem Ablader - solange dieser nicht Drittablader ist[24] - oder mit dem Empfänger identisch. Sie können mit dem Begriff der Ladungsbeteiligten oder auch Ladungsinteressenten zusammengefasst werden. Das HGB verwendet den Namen des Ladungsbeteiligten in den §§ 535ff. Dort sind Befrachter, Ablader und Empfänger gemeint[25]. Der Ladungseigentümer fällt dagegen nicht schon per se in diese Kategorie[26]. Ladungsinteressent ist also derjenige, der das Ladungsgut zum Transport liefert oder liefern soll oder es, nachdem es in der Detention des Schiffes gewesen ist, zurückerhält, egal ob der Rückempfang legitimiert oder unrechtmäßig gewesen ist[27]. Eine andere Unterscheidung ist, wie gezeigt, die von Verfrachter und Befrachter.

Dadurch, dass sich im Laufe der Seefahrtsgeschichte die rechtliche Stellung der genannten Personen in Bezug auf die Rechtsfigur des Seegüterbeförderers immer wieder verändert hat und heutzutage verwirrende und unschlüssige, ja bisweilen sogar unterschiedliche Begrifflichkeiten diesbezüglich in Gesetz, Schrifttum und Praxis verwendet werden, ergeben sich Schwierigkeiten den Beförderer sauber herauszuarbeiten und entsprechend seiner Bedeutung in der jeweiligen Zeit darzustellen. Es muss daher ein klares Bild der geschichtlichen Veränderungen der Figur des Seegüterbeförderers gezeichnet werden, um eine Grundlage für die klare Trennung der Begriffe entsprechend der gegenwärtigen internationalen Situation und Übung zu schaffen.

---

[24] Dazu sogleich unten VI.

[25] Rabe, Vorbem. vor § 535, Anm. III, Rn. 4: gemeint sind nur Personen, deren Güter bereits an das Schiff angeliefert worden sind. - Die §§ 535-542 HGB betreffen das gesetzliche Schuldverhältnis zwischen dem Kapitän und den Ladungsbeteiligten hinsichtlich der Pflichten des Kapitäns diesen gegenüber und seinen Befugnissen in Bezug auf die Ladung (Rabe, Vorbem. vor § 535, Anm. I, Rn. 1).

[26] BGH VersR 1980, 376f.; Blaschczok VersR 1980, 1104 (1105).

[27] Wagner, SeeR, S. 224.

1. Beförderer

a. Der Beförderer als Partei des Beförderungsvertrages

Der Beförderer ist Partei des Seefrachtvertrages. Er übernimmt es durch den Vertrag im eigenen Namen, die Güter zu befördern. Er kann vom Reeder - nach dem HGB der Eigentümer des Schiffes - personenverschieden sein, da er auch ein fremdes, z.B. gechartertes, Schiff für den Erwerb durch die Seefahrt benutzen kann, ja nicht einmal selbst ein Schiff zu verwenden braucht. Auch derjenige, der vorhat, die Beförderung mittels eines anderen Beförderers durchzuführen, mit dem er einen sog. Unterfrachtvertrag - richtig ist so gesehen „Unterbeförderungsvertrag" - schließt, ist Beförderer[28]. Diese Bezeichnung trägt er folglich auch dann, wenn er zur Beförderung des Gutes selber gar nicht in der Lage ist, sondern etwa als Spediteur den Transportauftrag entgegennimmt und durch die eigentliche Transportperson ausführen lässt. Der Spediteur muss dann aber den Willen zu erkennen geben, die Beförderungsleistung als eigene erbringen zu wollen (z.B. durch seine Eintragung als Carrier im Konnossement), oder den Speditionsvertrag als Fixkostenspediteur zu festen Kosten abschließen[29]. Nach Art. I lit. a) HR ist Beförderer der Schiffseigentümer oder Charterer, der mit der Ladungsseite den Beförderungsvertrag abschließt.

Die Person des Seegüterbeförderers hat sich in der Historie vielfach verändert, immer abhängig davon, in welcher Betriebsart zum jeweiligen Zeitpunkt die Beförderungsleistung erbracht wurde. Im frühen Mittelalter wurde der Transport von Eigentümer, Kapitän, Mannschaft und Kaufleuten gemeinschaftlich in Form der Genossenschaft vorgenommen. Etwa seit dem 12./13. Jahrhundert wich die genossenschaftliche Betriebsart zunehmend einer Auftrennung zwischen Ladungsseite und Schiffsseite, wobei auf Seiten der Güterbeförderer zunächst weiterhin Genossenschaften unter Schiffseigentümern, Kapitänen und Mannschaften existierten. Standen die Transporteure den Ladungsinteressenten vertraglich verpflichtet gegenüber, hafteten sie diesen auch für das Verschulden der Mitgenossen[30]. Darin zeigte sich gleichsam eine Vorstufe des Einstehenmüssens für die eigenen Leute. Der Unterschied hierzu liegt

---

[28] Hübsch, S. 92; Rabe, vor § 556, Anm. II A 1, Rn. 9; Abraham, SeeR, S.142. Sie benutzen allerdings den Begrifflichkeiten des HGB folgend das Wort Verfrachter. Hauptbeförderungsvertrag ist der vom Unterbeförderungsvertrag rechtlich völlig unabhängige Vertrag dieses Beförderers mit dem Ladungsbeteiligten. Das HGB verwendet in § 605 historisch bedingt eine umgekehrte Terminologie, indem es den Transportvertrag zwischen der Ladungsseite und ihrem Vertragspartner als Unterfrachtvertrag bezeichnet (vgl. hierzu und zur Stellung der Literatur auch Fn. 321 in Abschnitt C).

[29] Pappenheim III, S. 26. Zu den Einzelheiten der denkbaren Fallgestaltungen vgl. Herber, SeehandelsR, S. 243f.

[30] Wagner, SeeR, S. 178.

schlicht darin, dass Genossen in gleicher Weise berechtigt und verpflichtet nebeneinander stehen, während Erfüllungsgehilfen untergeordnet sind oder über die Weitergabe der Pflichten neben den Geschäftsherrn treten können. Später war allein der Kapitän Vertragspartner der Ladungsseite. Er haftete daher auch als Beförderer für eingetretene Ladungsschäden[31]. Mit dem Beginn der Neuzeit nahmen die Reeder schließlich auf der Schiffsseite nach und nach die führende Stellung gegenüber Kapitän und Mannschaft ein, die immer mehr die Position abhängiger Angestellter einnahmen und damit aus der Befördererhaftung herausfielen, die die Reeder traf. Der Kapitän war im Verhältnis zu den Vertragspartnern des Reeders nur noch dessen Stellvertreter. Diese Situation ist bis heute geblieben, sofern überhaupt ein Reeder am Seebeförderungsvertrag beteiligt ist, was wie gesagt nicht begriffsnotwendig ist, da bei Vorhandensein eines Ausrüsters i. S. d. § 510 HGB ein Reeder ganz fehlt. In der Historie wurde der Beförderer aufgrund der genannten Veränderungen in den verschiedenen Haftungsnormen bisweilen als „Kapitän" oder „Reeder" bezeichnet, je nachdem, wer in der jeweiligen Epoche gerade Haftungsverpflichteter als Seegüterbeförderer war. Die Person des Seegüterbeförderers war mit anderen Worten in der Geschichte nicht durch ein einheitliches Bild geprägt.

b. Der ausführende Beförderer

Der bereits erwähnte Unterbeförderer, der den Transport wirklich ausführt, sog. ausführender Beförderer, hat im Seehandelsrecht im Vergleich zu anderen Verkehrsarten bisher eine eher zurückhaltende Berücksichtigung gefunden[32]. Allein die Hamburg Regeln von 1978 befassen sich mit ihm und regeln seine quasi-vertragliche Haftung gegenüber dem Versender. Im HGB war seine Person bisher nur im Bereich der Passagierbeförderung geregelt[33]. Im Landfrachtrecht hat das Transportrechtsreformgesetz vom 25.06.1998[34] zur Aufnahme des ausführenden Frachtführers in § 437 HGB geführt.

2. Eigentümer und Reeder

---

[31] Landwehr, in: Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee, S. 153.

[32] Zur Geschichte der im Englischen „actual carrier" (dän.: udførende transportør) genannten Rechtsfigur vgl. Kienzle, S. 55ff. Erstmals wurde sie im Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr von 1961, dem sog. Guadalajara-Abkommen, aufgenommen.

[33] Art. 3 der Anlage zu § 664 HGB. Anders die Seegesetze der skandinavischen Staaten (Selvig, DVIS A, 25 (1976), S. 12).

[34] BGBl. I 1588.

a. Der Eigentümer des Schiffes

Bis Ende des Mittelalters war der Schiffseigentümer mit dem Kaufmann identisch. Dieser war Händler und Transporteur zugleich. Es bildeten sich die bereits angesprochenen Genossenschaften, zu denen zu einigen Zeiten auch die Kapitäne der Handelsschiffe gehörten. Der Eigentümer transportierte seine eigenen Waren und, wenn ausnahmsweise trotz der geringen Ladekapazitäten der Schiffe damaliger Bauart fremde Waren befördert werden sollten, vermietete er das ganze Schiff oder einen Teil desselben (Charter)[35]. Nicht zu verwechseln ist er mit dem sog. Schiffseigner, d.h. dem Eigentümer eines Binnenschiffes[36].

b. Heutiger Begriff des Reeders nach dem HGB

Der Begriff des Reeders wird im Handelsgesetzbuch in § 484 wie folgt definiert: „Reeder ist der Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes“. Der Ausdruck steht für mehrere Personen des Seehandelsrechtes: auf der einen Seite für den Schiffseigentümer, auf der anderen Seite für einen Beteiligten des Seehandelsvertrages, also Beförderer oder Verfrachter[37]. Nach dem deutschen Recht muss also der Reeder Eigentümer des Schiffes sein. Wer mit einem fremden Schiff Erwerb durch Seefahrt betreibt, ist nicht Reeder. Der Eigentümer muss aber nicht Reeder sein. Er ist es nämlich dann nicht, wenn er es nicht zum Erwerb durch Seefahrt einsetzt oder wenn er es nicht selbst zum Erwerb durch Seefahrt nutzt, sondern ein anderer. Er darf in diesem Fall nicht mehr als Unternehmer an der Seereise beteiligt sein. Letzteres ist dann der Fall, wenn jemand das Schiff vom Eigentümer gemietet (gechartert) hat und durch die Art der Benutzung zum Ausrüster im Sinne des § 510 HGB wird[38]. Der Eigentümer ist in diesen Fällen nicht Beteiligter des Seebeförderungsvertrages, ja nicht einmal an seiner Abwicklung beteiligt, sondern bleibt eine Hintergrundperson des Seehandelsrechts.

Das 19. Jahrhundert hatte die Ausbildung des „Nur-Reeders“[39] gesehen, um dem kapitalintensiven und technologie-bestimmten Fortschritt eines expandierenden Transportmarktes ausgelöst durch den imperialistischen Welthandel gerecht zu werden. Die als kaufmännisches Nebengewerbe betriebenen Partenreedereien der Handelshäuser, die selbst ein oder mehrere Schiffe ihr eigen nannten, konnten die

---

[35] Wollny, S. 33.

[36] Gierke, HandelsR, S. 509; § 1 BSchG.

[37] Puttfarken, SeehandelsR, S. 216f.

[38] Abraham, SeeR, S. 77f.; Herber, SeehandelsR, S. 130; Puttfarken, SeehandelsR, S. 216f.; Wüstendörfer, NSHR, S. 114.

[39] Wollny, S. 33.

finanziellen Mittel für die rasch größer werdenden Schiffe nicht mehr aufbringen, so dass sich selbständige Reedereien in der Rechtsform der Aktiengesellschaft bildeten[40]. In den letzten Jahrzehnten hat sich nun eine gegenläufige Entwicklung gezeigt. Die großen multinationalen Handelskonzerne sind dazu übergegangen ihre eigene Schiffsflotte zu unterhalten, wodurch sie ein auf die eigenen Bedürfnisse abgestimmtes Maß an Flexibilität, Unabhängigkeit und Zuverlässigkeit erreichen konnten. Reeder und Kaufmann fallen also oftmals wieder in einer Person zusammen[41].

c. Historischer Reederbegriff und ausländischer Sprachgebrauch

Mit der historischen Entwicklung des Reederbegriffs hat die heutige Gesetzesfassung des HGB nichts mehr zu tun. Reeder war eigentlich derjenige, der das Schiff für die Fahrt bereitmachte bzw. ausrüstete, mit anderen Worten, der Ausrüster[42]. Im Ausland nennt das Recht dementsprechend den Reeder armatore (Italien)[43] oder armateur (Frankreich). Im Gegensatz zum deutschen Recht ist danach Reeder, wer das im Eigentum eines anderen stehende Schiff betreibt, mithin auch hier niemand anderes als der Ausrüster[44]. Schon das römische Recht Unterschied in gleicher Weise sowohl in klassischer wie auch später in justinianischer Zeit den Begriff des Reeders - „exercitor“ - von dem des Schiffseigentümers[45]. Ebenso der übliche Sprachgebrauch, der nicht danach fragt, ob das Schiff dem auf der Bordwand durch seinen Namensschriftzug oder sein Logo bezeichneten Unternehmer respektive Unternehmen gehört. Reeder ist

---

[40] Hanses, S. 32f.

[41] Schiller, S. 18; Traub, S. 8. Es ist anzumerken, dass natürlich auch die Fallkonstellation denkbar ist, dass der Kaufmann mit dem Beförderer identisch, dieser aber nicht zugleich Reeder ist.

[42] Wüstendörfer, NSHR, S. 113.

[43] Art. 52 Codice della Marina Mercantile definiert den Begriff des armatore als „... colui che impiega la nave per uno o più viaggi o spedizioni, munendola degli oggetti a ciò necessari ed affidandola alla direzione di un capitano o padrone, sia o no egli proprietario della nave.“ Das entspricht weitestgehend der Definition des Ausrüsters in § 510 I HGB nur mit dem Unterschied, dass dieser niemals Eigentümer des Schiffes ist und kraft gesetzlicher Fiktion gegenüber Dritten im Außenverhältnis als Reeder angesehen wird (dazu Rabe, § 510, Anm. F 1, Rn. 21). - Der Codice di Commercio bezeichnete in seiner alten Fassung den armatore oft als proprietario, unterstellend, er sei beides gleichzeitig (z.B. Artt. 491, 494, 889 C.C. a.F.), meinte damit aber auch den isolierten armatore (Scialoja, Armatore, S. 22f.).

[44] Puttfarken, SeehandelsR, S. 216. Vgl. schon die Regelung des römischen Rechts in Dig. Lib. XIV, Tit. I, Fr. 1, § 15 zum sog. exercitor navis, dem mit einem Schiff Gewerbetreibenden, dem durchaus das Schiff gleichzeitig gehören konnte. Im Mittelalter war dieser sogar oftmals mit dem Kapitän personengleich. Im Pseudo-rhodischen Recht (s.u. D I 2 a) existierte die Rechtsfigur des armatore oder armateur gar nicht (Sandiford, S. 135). Zum proprietario und zum armatore s. Sandiford, S. 133ff.

[45] Ulpian Dig. Lib. XIV, Tit. I, Fr. I, § 15. Vom pseudo-rhodischen Recht an bis ins 17./18. Jahrhundert war die vom Eigentümer verschiedene Person der Reeders - „exercitor“ - wegen der besonderen Betriebsstrukturen unbekannt, da die Figuren ohnehin zusammenfielen (Scialoja, Armatore, S. 8).

für den Laien derjenige, der das Schiff tatsächlich für die Transportfahrt nutzt. Die Italiener sprechen folgerichtig schlicht vom proprietario (Eigentümer), wenn es nur um das Eigentum am Schiff geht.

Mit anderen Worten sind die im Verhältnis zu den historischen und ausländischen Termini verschobenen Begrifflichkeiten des HGB neben dem Erfordernis, das Schiff für den Erwerb durch Seefahrt zu nutzen, der Tatsache zu danken, dass das deutsche Recht das Eigentum des Reeders voraussetzt. Daher ist die besondere Figur des Ausrüsters erforderlich geworden, wo dieses fehlt. Der deutsche Reederbegriff entspricht mithin eigentlich dem des Eigentümers, denn der kann ja auch „Ausrüster" im untechnischen Sinne sein. Der Ausrüster ist dagegen der Reeder in des Wortes ureigenster Bedeutung.

d. Exkurs: Beschränkte Reederhaftung bei Ladungsschäden

Ist der Reeder nicht zugleich Beförderer, kommt also die Befördererhaftung nicht zum Tragen, haftet er trotzdem, nämlich nach den Grundsätzen der Reederhaftung[46]. Denn letztere ist von seiner Beteiligung am Beförderungsvertrag unabhängig und knüpft einzig an seine rechtliche Stellung als Reeder an. So ist es nach § 485 HGB ohne Belang, ob er zugleich Seegüterbeförderer ist. Denn nach dieser Norm ist es unerheblich, in welchem rechtlichen Verhältnis die dort genannten Personen - insbesondere die Schiffsbesatzung i. S. v. § 481 HGB, aber auch der Lotse sowie sonstige der Schiffsbesatzung nach der h.M. gleichzustellende Personen[47] wie etwa Schlepperbesatzungen oder selbständige Stauer -, für deren Fehlverhalten der Reeder einzustehen hat, zu ihm stehen[48]. Deutlich wird dies aus § 485 S. 2 HGB, der für den Umfang der Haftung die Befördererhaftung als Obergrenze einsetzt. Der Reeder haftet nur, wenn der Beförderer das Verschulden der Schiffsbesatzung zu vertreten hätte, also wegen § 607 II 1 HGB nicht für nautisches, sondern allein für kommerzielles Verschulden[49]. Damit ist auch gesagt, dass dem Reeder die Haftungsbeschränkungen der §§ 658-660 HGB sowie der Haftungsausschluss nach § 609 HGB zugute - kommen müssen[50]. Demnach hat der Reeder gem. § 485 HGB vorbehaltlich etwaiger Beschränkungs-möglichkeiten für das Verschulden der Besatzung, der bestimmte Hilfspersonen, wie Schlep-perbesatzungen, durch die Praxis gleichgestellt werden, oder Lotsen einzustehen, wenn sie in Ausführung

---

[46] Zur geschichtlichen Entwicklung der Reederhaftung vgl. Stachow, S. 43ff., und Sotiropoulos, Beschränkung der Reederhaftung, S. 4ff.

[47] Zu den Gründen, warum diese abzulehnen ist, vgl. u. C II 2 b.

[48] BGHZ 57, 309; Rabe, § 485, Anm. D 1, Rn. 11.

[49] Hübsch, S. 97.

[50] BGH NJW 1983, 1263; Rabe, § 485, Anm. J 3, Rn. 70.

ihrer Dienstverrichtungen Schäden Dritter verursacht haben[51].

Die Reederhaftung ist eine adjektizische. D. h. der Umfang ist mit einigen Ausnahmen in der Weise beschränkt, dass der Reeder nur bis zu der Höhe haftet, in der auch der Schädiger selbst aufgrund anderer Bestimmungen, z. B. der §§ 511ff. HGB, in Anspruch genommen werden kann. Der Ersatzanspruch gegen den Dritten kann vom Geschädigten also auch gegen den Reeder geltend gemacht werden. Die Haftungsbeschränkungsmöglichkeiten des Schädigers kommen auch dem Reeder zugute[52].

Die Haftungsbeschränkung für die Reederhaftung richtet sich im deutschen Recht gem. § 486 I HGB in erster Linie nach der Convention on limitation of liability for maritime claims von 1976, genannt Londoner Übereinkommen[53]. Danach kann der Reeder seine Haftung, sofern er sich vor dem Gericht eines Vertragsstaates im Wege der Einrede[54] auf die Beschränkung beruft, gem. Art. 2 I des Übereinkommens bei Ladungsschäden oder -verlusten an Bord oder in unmittelbarer Beziehung zur Führung des Schiffes einschließlich Folgeschäden (lit. a) bzw. Verspätungsschäden (lit. b) beschränken. Diese Haftungsbeschränkung wird jedoch nach Art. 4 des Abkommens durchbrochen, wenn der Nachweis gelingt, „daß der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die vom Haftpflichtigen selbst in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde“[55]. Als Rechnungseinheit für die Haftungshöchstsumme dient nach Art. 8 I des Londoner Übereinkommens von 1976 das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds, als Bezugsgröße gem. Art. 8 V des Übereinkommens der Raumgehalt des Schiffes gemessen in Bruttoregistertonnen. Die Höchstsumme bei Ladungsschäden entwickelt sich gem. Art. 6 I lit. a des Übereinkommens nicht proportional zur Größe des

---

[51] Sotiropoulos, Beschränkung der Reederhaftung, S. 43; ders. ZHR 123 (1960), 1ff.

[52] Wüstendörfer, NSHR, S. 177; Rabe, § 485, Anm. E 1, Rn. 42; Sotiropoulos, Beschränkung der Reederhaftung, S. 44f.

[53] Abdruck der englischen und französischen Originalfassung mit deutscher Übersetzung bei Rabe, S. 83ff. In Deutschland ist es 1987 in kraft getreten und infolge völkerrechtlicher Ratifikation in Verbindung mit dem Vertragsgesetz zu unmittelbar geltendem Recht transformiert worden (Stachow, S. 55; Oksaar, Haftungsbeschränkung, S. 43). - Weitere Einzelheiten der Reederhaftungsbeschränkung finden sich in den §§ 487- 487e HGB.

[54] Zur Haftungsbeschränkung durch Errichtung eines Haftungsfonds bzw. Eröffnung eines Seerechtlichen Verteilungsverfahrens nach der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung vgl. Herber, SeehandelsR, S. 217 und 221ff., sowie Rittmeister, a.a.O.

[55] So der Text der unverbindlichen deutschen Übersetzung, abgedruckt im BGBl. 1986 II S. 786ff. - Zur Auslegungsproblematik hinsichtlich dieser mit den Haag-Visby Regeln und Hamburger Regeln nahezu völlig übereinstimmenden Formulierung vgl. u. F und G.

Schiffes, sondern ist ausgehend von einem Sockelbetrag degressiv gestaffelt[56].

Im Verhältnis zu Staaten, die dieses Übereinkommen nicht ratifiziert haben, gilt die International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships, das sog. Brüsseler Übereinkommen von 1957[57]. Nach dessen Art. 1 I lit. a kann der Reeder seine Haftung für Ladungsschäden beim Transport beschränken, soweit ihn kein Verschulden trifft[58]. Tatbestandlich geht es hierbei um die Obhutsübernahme des Reeders als Seegüterbeförderer[59]. Die Haftungshöchstsumme beträgt gem. Art. 3 I lit. a des Brüsseler Reederhaftungsabkommens in der Fassung des Protocol amending the International Convention relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Ships von 1979 pro Registertonne des Schiffes 66,66 Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds.

Wenn der Güterbeförderer zugleich Reeder ist, tritt neben die Beförderhaftung die Reederhaftung. Beide sind begrenzt[60]. Das hat zur Folge, dass bei einem Nebeneinander der Haftung aus dem Transportvertrag und der Reederhaftung zunächst die Haftungsgrenze nach der Beförderhaftung zu ermitteln ist. Auf die so ermittelte Haftsumme kann der Beförderer, der zugleich Reeder ist, wiederum die Haftungshöchstsummen nach den Vorschriften über die Beschränkung der Reederhaftung anwenden. Diese werden allerdings von der durch die Beschränkungen der Beförderhaftung gesetzten Grenze regelmäßig unterboten. Die doppelte Beschränkungsmöglichkeit ergibt sich daraus, dass im Rahmen der Abkommen über die Reederhaftungsbeschränkungsabkommen der Haftungsgrund und -umfang dem jeweils einschlägigen nationalen Recht zu entnehmen sind. Die danach festgestellte Haftsumme unterliegt, was den Umfang betrifft, bereits den Begrenzungen der Beförderhaftung und wird nunmehr durch die

---

[56] Vgl. dazu Art. 6 I lit. a i und ii des Londoner Übereinkommens von 1976 sowie die verdeutlichende Tabelle bei Stachow, S. 60.

[57] Richter, DVIS B, 13 (1978), S. 25. Das Brüsseler Abkommen von 1957 wurde durch das Seerechts-änderungsgesetz von 1972 ins HGB eingearbeitet.

[58] Zum Verschuldenstatbestand der „actual fault or privity“ vgl. die ausführliche Darstellung von Schwörbel, Reederhaftung, S. 9ff.

[59] Puttfarken, Beschränkte Reederhaftung, S. 9.

[60] Vgl. für die Seegüterbeförderhaftung z. B. die bereits genannten §§ 658-660 HGB sowie die noch zu erörternden Haag-Visby Regeln und Hamburg Regeln. Herber, SeehandelsR, S. 326, schlägt vor, bei der Beförderhaftung von Haftungsbegrenzung zu sprechen, weil hier die Höhe des Anspruches von vornherein bei der Entstehung limitiert ist, und bei der Reederhaftung von Beschränkung, da die in bestimmter Höhe entstandenen Ansprüche durch eine Einrede beschränkt werden können. Dies geben die englischen und französischen Fassungen der internationalen Abkommen - wie auch Herber zugibt - jedoch nicht her, die übereinstimmend den Begriff „limitation“ für beide Arten verwenden.

Vorschriften über Reederhaftungsbeschränkung einer weiteren Begrenzung zugeführt[61].

Da aber der Reeder sich auch dann, wenn er nicht gleichzeitig Beförderer ist auf die Haftungsbeschränkungen, die zu dessen Gunsten bestehen, berufen kann und umgekehrt das Brüsseler Abkommen von 1957 und das Londoner Übereinkommen von 1976 die Berufung auf ihre Haftungbeschränkungen auch dem Seegütertransporteur gestatten[62], ist die Personenidentität von Reeder und Beförderer nicht einmal Voraussetzung für die beschriebene Kumulation der Haftungsbeschränkungen, sondern für beide ergibt sich die Haftungshöchstsumme ohnehin aus einem Zusammenspiel von Beförderer- und Reederhaftung[63].

3. Kapitän/Schiffer

Kapitän[64] ist nach der Legaldefintion des § 2 SeemG der verantwortliche Führer des Seeschiffes. Im modernen Seehandelsrecht hat er bei der Besorgung des Seegütertransportes seine selbständige Stellung gegenüber den Ladungsinteressenten eingebüßt. War er in frühen Kodifikationen aufgrund der besonderen Betriebsstrukturen der damaligen Zeit noch mit dem Beförderer identisch - ihn traf die Beförderhaftung nach jenen Rechtssammlungen[65] - so haben der technologische Fortschritt und die damit verbundenen Neuerungen in der Betriebsweise der Güterbeförderung über See ihn zum Erfüllungsgehilfen des Beförderers werden lassen[66]. In der Zwischenzeit, als die Ablösung der genossenschaftlichen Betriebsart begon-

---

[61] Helm, RabelsZ 24 (1959), S. 654f.; Griggs/Williams, S. 92f.; Stachow, S. 51, dort Fn. 1; Freise, S. 56; Rittmeister, S. 24. Vgl. auch die Grafik bei Trotz, S. 12.

[62] Nach ersterem können sich neben dem Reeder auch Charterer, Ausrüster, Korrespondentreeder, Kapitän, Besatzungsmitglieder und sonstige Bedienstete auf die Haftungsbeschränkungen berufen (Art. 6 II Brüsseler Abkommen von 1957); ähnlich die Aufzählung in Art. 1 des Londoner Übereinkommens von 1976, die den Berger und Haftpflichtversicherer neu aufgenommen hat.

[63] Griggs/Williams, S. 92; Freise, S. 56; Rittmeister, S. 24. Dieses Recht des Seegüterbeförderers, sich neben den beförderspezifischen Haftungsbeschränkungen auch auf die Tonnagebegrenzung der Reederhaftungsbegrenzungsabkommen zu berufen, wird ihm von Art. 8 HVR und Art. 28 HHR ausdrücklich vorbehalten.

[64] Bis zum ersten Seerechtsänderungsgesetz nannte ihn das HGB „Schiffer".

[65] Pardessus, der die wesentlichen Seerechtsquellen vom Altertum bis zum Ende des 17. Jahrhunderts, gesammelt, besprochen und größtenteils auch ins Französische übersetzt hat, bezeichnet in den betreffenden Vorschriften (dazu u. D) als Haftungsverpflichteten stets den „patron"", zu deutsch: den Kapitän. Zu Beginn des Mittelalters bildete sich im Mittelmeerraum die sog. societas maris mediterranea, in der Schiffseigner, Kapitän, Mannschaft und Kaufleute (Ladungsbeteiligte) vereinigt waren. Erst mit dem Consolato del Mar (dazu u. D I 2 c) setzte die Differenzierung zwischen Schiffsseite und Kaufmannsseite ein (Sandiford, S. 135f.).

[66] Gütschow, S. 12; Wüstendörfer, NSHR, S. 179, der ihn treffend als „lohnempfangenden Angestellten" bezeichnet.

nen hatte, war er oft Mitreeder oder zumindest Unternehmer gewesen und hatte daher selbst Gewinn aus der Schiffsreise erzielt[67]. Nun wurde er wieder vom „Eigentümer (Reeder)-Ausrüster“ unterschieden. Letzterer blieb an Land, während der Schiffer ihn auf dem Schiff technisch wie kaufmännisch repräsentierte. Die Personen des Schiffseigentümers/ -ausrüsters und des Ladungsbeteiligten trennten sich nur langsam voneinander[68].

Mittlerweile haftet der Kapitän den Ladungsbeteiligten in veränderter Form, nämlich in gleicher Weise wie dem Reeder, und zwar für die Einhaltung der Sorgfalt eines ordentlichen Kapitäns bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge (vgl. §§ 511f. HGB). Mit der Befördererhaftung hat das freilich nichts mehr zu tun[69]. Er ist folglich rechtlich gesehen nicht Partei des Beförderungsvertrages, wohl aber Hilfsperson bei dessen Durchführung.

4. Versender

Der Versender ist der Vertragspartner des Beförderers im Rahmen des Beförderungsvertrages. Er verpflichtet sich zur Zahlung des vereinbarten Entgeltes für die Transportleistung, der im Deutschen unscharf sog. Fracht, braucht aber nicht selbst Eigentümer des Gutes zu sein[70]. Beim Gütertransport wird er verallgemeinernd meist als Absender bezeichnet[71]. Dies ist für den Seebeförderungsvertrag ungenau. Denn bei dem hier vorherrschenden Überseekauf, kann entweder der Verkäufer oder der Käufer zur Beauftragung des Beförderers verpflichtet sein, Letzterer durch die sog. F.o.B.-Klausel („free on board“)[72]. Im letzteren Fall ist also nicht der Absender Vertragspartner des Seebeförderers, sondern der Empfänger, wobei der Absender durchaus als sein Vertreter handeln kann. Gleichwohl enthält die unter

---

[67] Wüstendörfer, NSHR, S. 178f.; Sandiford, S. 136; Herber, SeehandelsR, S. 146.

[68] Sandiford, S.136.

[69] Das darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Kapitän bis zum Londoner Übereinkommen von 1976 und zur Novelle des zweiten Seerechtsänderungsgesetzes schärfer, weil ohne die jeweiligen Haftungsbeschränkungsmöglichkeiten, haftete als Reeder und Beförderer. Erst durch das genannte Abkommen konnte er seine Haftung entsprechend dem Reeder beschränken. Und erst der neu eingefügte § 607a II HGB ermöglicht es jetzt auch dem Kapitän, sich auf die Grenzen der Haftung zu berufen, die für den Beförderer gelten (Rabe, § 511, Anm. B 4, Rn. 14). Die Klarstellung im Gesetz, dass der Kapitän zu den in § 607a II HGB genannten „Leuten“ gehört, fehlt zwar noch, wird aber in der Praxis durch eine Auslegung gemäß den gegenwärtigen Erfordernissen ersetzt (Puttfarken, SeehandelsR, S. 231).

[70] Abraham, SeeR, S. 143; Hübsch, S. 92.

[71] Vgl. z.B. Basedow, TranspV, S.41.

[72] Puttfarken, SeehandelsR, S. 11.

den deutschsprachigen Staaten abgestimmte deutsche Übersetzung der Hamburg Regeln den Ausdruck „Absender“". Dem soll aus den genannten Erwägungen hier der Verständlichkeit halber nicht gefolgt werden. Zumal der Absender dann seine eigenständige begriffliche Funktion behält, wenn neben ihm und dem versendenden Empfänger ein Drittablader vorhanden ist[73].

5. Empfänger

An den Empfänger[74] soll das beförderte Ladungsgut abgeliefert werden[75]. Er ist Endstation des Seebeförderungsvertrages. Empfänger ist aber nur, wer das Gut befugt vom Carrier übernommen hat, wozu die Bezeichnung im Beförderungsvertrag oder die konnossementmässige Berechtigung notwendig ist[76]. Da er als Auftraggeber und Vertragspartner des Beförderers gleichzeitig Versender sein kann, kommt der Rechtsfigur des Empfängers nur dann eigenständige Bedeutung zu, wenn der Ablader Versender ist. In dem Fall ist der Beförderungsvertrag ein Vertrag zugunsten Dritter, nämlich zugunsten des Empfängers. Dieser erlangt mit der Zahlung der Fracht, zu der er durch Annahme der Ladung verpflichtet wird, Zug um Zug die Rechte aus dem Vertrag[77].

Bevor sich der Überseekauf entwickelt hatte, waren Absender und Empfänger personengleich. Statt des Versenders nannten die Rechtsquellen jener Zeiten als Ersatzberechtigten bei Schäden den Empfänger[78].

6. Ablader

a. Begriff des Abladers

Der Ablader[79] liefert dem Seebeförderer aufgrund des zwischen diesem und dem Versender geschlossen

---

[73] S. unten VI.

[74] Engl. receiver, consignee; frz. destinataire, réceptionnaire; ital. consegnatorio, destinatario.

[75] S. die Legaldefintion in § 592 I HGB.

[76] Basedow, TranspV, S. 42; Staub-Helm, HGB-Großkomm. V 2 (3.Aufl.), § 425, Anm. 32.

[77] Herber, SeehandelsR, S. 249; Puttfarken, SeehandelsR, S. 12.

[78] Z. B. der Guidon de la Mer (s. u. D I 3 a aa, dort auch Fn. 207).

[79] Hier kommt das Begriffswirrwarr im Vergleich mit dem ausländischen Sprachgebrauch zum Ausdruck, da der Ablader engl. „shipper“, frz. „chargeur“, ital. „caricatore“ genannt wird - wie der Versender. Dies hängt damit zusammen, dass ausländische Rechtsordnungen die besondere Figur des Abladers nicht kennen (Herber, SeehandelsR, S. 247).

Beförderungsvertrages die Ladung ab[80]. Auch hier fehlt es an einer eigenständigen Bedeutung, wenn er mit dem Versender identisch ist, wobei dazu auch die Fallgestaltungen gehören, in denen zwar faktisch keine Personenidentität besteht, der Ablader jedoch als Angestellter in einem sozialen Abhängigkeitsverhältnis zum Versender steht[81]. Ist also der Absender der Ladung zugleich als Vertragspartner des Beförderers Versender und lädt er die Güter selbst ab, knüpfen sich keine rechtlichen Besonderheiten an seine Position. Anders dagegen, wenn der Empfänger auch Versender ist und der Absender die Ware am Schiff abliefert. Dieser ist dann Ablader und unterliegt nach dem HGB speziellen rechtlichen Folgen[82].

b. Begriff des Drittabladers

Ein Sonderfall ist der sog. Drittablader[83], der als Erfüllungsgehilfe in der Stellung eines selbständigen, sprich nicht sozial abhängigen Vertreters die Ladung für den Versender an den Beförderer oder dessen Vertreter übergibt[84]. Drittablader kann zum einen der vom absendenden Versender beauftragte Spediteur sein. Genauso kann zum anderen der Empfänger, der zugleich Versender ist, einen Spediteur im Verschiffungshafen beauftragen, der dann Drittablader ist[85]. Dieser Drittablader hat eine eigene rechtliche Funktion.

c. Rechtliche Stellung des Abladers

Der Ablader ist nicht Partei des Beförderungsvertrages, ist aber dennoch mit eigenen Rechten ausgestattet. Er kann die Ausstellung des Konnossements verlangen (§ 642 I HGB). Zudem kann er die Person des

---

[80] BGHZ 11, 80 (88); Gütschow, S. 13; Ernst, S. 2; Abraham, SeeR, S. 143; Capelle, S. 24; Pappenheim III, S. 39; Gierke, HandelsR, S. 520.

[81] Puttfarken, SeehandelsR, S. 12; Pappenheim III, S. 39, dort Fn. 1; Ernst, S. 5. Es ist jedoch zu beachten, dass das Recht auf Ausstellung des Konnossementes nach § 642 HGB allein dem Ablader zusteht, nicht aber dem Versender. Jener hat daher als Rechtsfigur in gewisser Weise auch dann eigene rechtliche Funktion, wenn er mit diesem personengleich ist.

[82] Vgl. unten c.

[83] Vom Gesetz ausdrücklich erwähnt in § 577 HGB.

[84] Schlegelberger/Liesecke-Liesecke, SeehandelsR, Einf. vor § 556, Rn. 24.

[85] Ernst, S. 3. Auch den Absender wird man wohl als Drittablader bezeichnen müssen, wenn er die Ware übergibt und der Empfänger gleichzeitig Versender ist (s.o. a). Denn er ist dann vom Versender personenverschieden, was die gängige Beschreibung dieser Rechtsfigur ist, vgl. nur Schlegelberger/Liesecke-Liesecke, SeehandelsR, Einf. vor § 556, Rn. 24; Herber, SeehandelsR, S. 247; Ernst, S. 6. Auch er handelt, wie es für den Drittablader vorausgesetzt wird, als selbständiger Vertreter. Dagegen bezeichnet Rabe, § 577, Anm. A, Rn. 1, als Drittablader den Ablader, der nicht vom Befrachter (= Versender nach der hier verwendeten Terminologie) bevollmächtigt ist. Das würde bedeuten, dass entweder der vollmachtlose Ablader gemeint ist oder der vom Absender beauftragte, wenn der Empfänger Versender ist.

Empfängers bestimmen und nachträgliche Weisungen über die Beförderung erteilen (§ 654 HGB)[86]. Vermöge dieser besonderen Rechte tritt er in ein mittelbares Vertragsverhältnis zum Beförderer[87] und haftet ihm bei Verschulden gem. § 564 HGB[88] wegen unrichtiger Angaben über Art und Beschaffenheit der Güter. Vertragspartei im Verhältnis zum Beförderer wird er nur, wenn das Konnossement ausgestellt wird - heute noch der Normalfall - und damit zwischen beiden ein wertpapierrechtlicher Begebungsvertrag zustande kommt[89].

---

[86] Herber, SeehandelsR, S. 247; Abraham, SeeR, S. 144.

[87] Herber, SeehandelsR, S. 248. Abraham (SeeR, S. 143f.) und Liesecke (Schlegelberger/Liesecke, SeehandelsR, Einf. vor § 556, Rn. 24) sprechen sogar von einem unmittelbaren Vertragsverhältnis des Abladers zum Beförderer wegen dessen Zusage die Güter zu befördern.

[88] Vgl. auch §§ 563 und 564b HGB.

[89] Ernst, S. 2; Herber, SeehandelsR, S. 248.

C Die Haftung des Seegüterbeförderers für Hilfspersonen

Zunächst sind die Einstandspflicht für Erfüllungsgehilfenverschulden nach bürgerlich-rechtlichen Grundsätzen und des Seegüterbeförderers bei der der Durchbrechung notwendig vorgeschalteten Haftungsbegründung darzustellen und zu analysieren. Die zivilrechtliche Norm des § 278 BGB gibt einen ersten Eindruck von Geschichte, Sinn und Zweck sowie Umfang der Haftung des Schuldners für das Verschulden seiner Hilfspersonen. Die Einstandspflicht des Seegüterbeförderers für seine Gehilfen bei der Haftungsbegründung gewährt einen Einblick in die Konzeption der spezifischen seehandelsrechtlichen Systematik, in die sich die Überwindung von Haftungsgrenzen infolge Gehilfenverhaltens notwendig einfügen muss. Dabei wird wegen des Zusammenhangs mit der konnossementsrechlichen Geschichte der Haftungsbegrenzungen auch die Möglichkeit formularmäßiger Begrenzung der Haftung für Hilfspersonen angesprochen.

I. Die Zurechnung von Erfüllungsgehilfenverschulden nach allgemeinem Zivilrecht

1. § 278 BGB

Die Zurechnung von Verschulden der Erfüllungsgehilfen des Schuldners erfolgt nach allgemein zivilrechtlichen Grundsätzen gem. § 278 BGB. Eine solche allgemeine Einstandspflicht hat sich im Laufe der Geschichte erst nach und nach entwickelt.

a. Überblick über die Entstehungsgeschichte der Gehilfenhaftung

aa. Römisches Recht

Die persönliche Haftung für das Verschulden von Hilfspersonen hat ihre Wurzeln bereits im römischen Recht, dem aber diesbezüglich ein allgemeiner Grundsatz unbekannt war. Es existierte statt dessen eine Einzelfallkasuistik der Haftung für die Delikte von Hauskindern und Sklaven, bei denen gegen den pater familias wegen seiner Position als Familienoberhaupt die sog. Noxalklagen gewährt wurden[1]. Daneben wurden sog. adjektizische Klagen im vertraglichen Bereich gegen den Gewaltinhaber bei Geschäften seiner Hauskinder sowie freien und unfreien Hilfspersonen gewährt[2]. Im Werkvertragsrecht haftete der

[1] Seiler JZ 1967, 525 (526); Dernburg, Pandekten II, S. 623.

[2] Z.B. die actio de peculio. Zu erwähnen sind ferner die actio institoria gegen den Unternehmer wegen der

Unternehmer nach Gai. D. 19, 2, 25, 7 für das Verschulden seiner Gehilfen im gleichen Umfang wie für sein eigenes[3]. Auch die Haftung für ein Auswahlverschulden, die sog. culpa in eligendo, war bereits bekannt[4]. Hierbei handelt es sich allerdings um ein eigenes Verschulden des Herrn, und zwar in Form nachlässiger Auswahl eines Sklaven, und nicht um die Zurechnung von Fremdverschulden.

Bereits im klassischen Recht traf den Unternehmer im Seehandel eine Obhutshaftung für die ihm anvertrauten Sachen, die sog. Rezeptumshaftung, die in gleicher Weise den Gastwirt und den Stallwirt traf[5]. Diese ging als absolute Haftung seit Labeo bis zur Grenze der höheren Gewalt und wurde demgemäß als custodia[6] bezeichnet. Hatten ihre Gehilfen durch Diebstahl oder Sachbeschädigung Schäden herbeigeführt, ergab sich im nachklassischen Recht das Einstehenmüssen der Unternehmer aus besonderen prätorischen Deliktsklagen[7], die ebenfalls auf einem eigenen Verschulden des nauta etc. bei der Auswahl oder Überwachung beruhten[8]. Die Rezeptumshaftung wurde bereits hier zu einer culpa-Haftung abgeschwächt[9].

Geschäfte, die der von ihm eingesetzte institor eines Ladens oder Handels- bzw. Gewerbebetriebes in seinem Geschäftsbereich vorgenommen hat und die actio de exercitoria, die entsprechend gegen den Reeder für Geschäfte des magister navis gewährt wurde. Schließlich musste bei der actio redhibitoria der Käufer die Sache an den Verkäufer zurückgeben. Hatte ein verkaufter Sklave physischen oder psychischen Schaden erlitten, so hatte der Käufer nach Ulp. D. 21, 1. 25, 2 auch für das Verhalten seines Dienstpersonals („familia“) einzustehen (Knütel ZSS 100 (1983), S. 340 (351ff.)). Für die actio institoria ergab sich dies aus der besonderen römisch-rechtlichen Klageweise, da der Geschäftsherr für die Verpflichtungen des institors ähnlich einem Bürgen einzustehen hatte (Dernburg, Pandekten II, S. 624).

[3] Kunkel-Honsell, Römisches Recht, S. 329; Dernburg, Pandekten II, S. 624f.; Brinz, Pandekten II, S. 278f. Diese Lesart war allerdings nicht unumstritten, da der lateinische Wortlaut „ipsius eorumque“ z.T. in der Weise verstanden wurde, dass sowohl culpa des Werkunternehmers als auch des Gehilfen vorliegen musste (Knütel, ZSS 100 (1983), S. 340 (343f.); Fundel, S. 29f.). Brinz, a.a.O., meinte allerdings, dass die Schuld der Dritten gleichzeitig Schuld des Unternehmers sei, da er zum einen aus deren Tun auch den Verdienst habe und er zum anderen deren Verschulden genauso wenig von sich weisen könne, wie das „seine(r) todten Werkzeuge“.

[4] Ulp. D. 9, 2, 27, 9; Pomp. D. 10, 2, 45, 1.

[5] Ulp. D. 4, 9, 1 pr.

[6] Unter custodia versteht man allgemein die Haftung des Schuldners, wenn er Sachen des Gläubigers zu seinem Vorteil in Händen hat, die er ihm später wieder herausgeben muss. Er hat sie nämlich zu bewachen und steht für ihr Abhandenkommen und sonstige durch unzureichende Bewachung typischerweise verursachte Schäden bis zur Grenze der vis maior ein (Kaser, Römisches Privatrecht, S. 225, Rn. 36.15).

[7] Paul. D. 4, 9, 6, 1ff.; Ulp. D. 47, 5, 1 pr. ff.

[8] Gai. D. 44, 7, 5, 6.

[9] Kaser, Römisches Privatrecht, S. 297, Rn. 46.8; ders., Das Römische Privatrecht II, S. 353. Ausführlich zur römisch-rechtlichen Rezeptumshaftung des nauta s.u. D I 1 b. Diese Abschwächung taucht später auch im HGB von 1897 wieder auf, vgl. u. D II 3 b.

bb. Gemeines und partikulares Recht in Deutschland

Aufgrund der personenrechtlichen Verbindung in der Sippe und der Hausgenossenschaft stand der Herr im germanischem Recht für seine Hilfspersonen unabhängig davon ein, ob ein Vertrag oder ein Delikt vorlag. Die Sippe haftete für ihre Mitglieder (Genossen), der Hausherr für seine Hausangehörigen und der Grundherr für seine Hintersassen[10]. Innerhalb einer Sippe, die eine auf Gleichordnung ihrer Angehörigen aufbauende Genossenschaft war, haftete jeder Genosse für das Handeln jedes anderen, alle Genossen hafteten für den Einzelnen[11]. Der Hausvater hatte für seine Ehefrau, die Hauskinder, freie und unfreie Diener und für unerlaubte Handlungen seiner Gäste einzutreten[12]. Der Eigentümer musste für den durch seine Knechte verursachten Schaden genauso unbedingt einstehen wie später der Geschäfts- oder Dienstherr für seine Leute zur Verantwortung gezogen wurde, deren er sich zur Erfüllung seiner Vertragspflichten bediente. Denn das schädigende Ereignis entstammte ihrem Lebensbereich (sog. innerer Zufall), so dass das gemeine Recht ihre Verantwortung für gerechter hielt, als dem Geschädigten die Folgen aufzubürden[13]. Auf höhere Gewalt (äußeren Zufall) konnte der Herr sich nicht berufen, solange das schädigende Ereignis aus seinem Lebenskreis stammte[14]. Ein allgemeines Prinzip der verschuldensunabhängigen Gehilfenhaftung fehlte jedoch auch hier. Nur in Ausnahmefällen brauchte keine eigene culpa des Herrn vorzuliegen[15]. Der Hausherr konnte den eingetretenen Schaden ersetzen oder ein Bußgeld zahlen, später durfte er den Leibeigenen, der den Schaden verursacht hatte, übereignen[16].

Heusler[17] erklärte die Einstandspflicht damit, dass die sog. Munt hinsichtlich der unter ihr stehenden Personen deren Rechtssphäre absorbierte, so dass der Muntinhaber gegenüber Dritten als Repräsentant seines Hauses alleiniges Bezugssubjekt für Rechte und Pflichten war. Als Munt wurde zunächst die

---

[10] Hübner, Dt. PrivatR, S. 561 u. 611; Stobbe, S. 388f.; v. Schwerin, S. 182.

[11] Lieberich, Mitteis/Lieberich, S. 41, spricht von der Sippe als der „Keimzelle alle(n) Gemeinschaftslebens“.

[12] Ennecerus/Lehmann, § 44, S. 193; Planitz, S. 112; V. Schwerin, S. 182; Fundel, S. 32; Heusler, Dt. PrivatR II, S. 450.

[13] Hübner, Dt. PrivatR, S. 561f. u. 611. Die Haftung des Gewerbeunternehmers entwickelte sich erst im Mittelalter (Mitteis/Lieberich, S. 135; Planitz, S. 112).

[14] Mitteis/Lieberich, S. 135.

[15] Heck, S. 81.

[16] Hübner, Dt. PrivatR, S. 611; Stobbe, S. 388f.

[17] Dt. PrivatR I, S. 123.

Macht, später mit fortschreitender rechtlicher und sittlicher Entwicklung das Recht des Patriarchen gegenüber den Familienmitgliedern und Hausgenossen, den sog. Muntlingen, bezeichnet[18]. Die Hausgenossenschaft (familia) war im weitesten Sinne zu verstehen und umfasste neben den eigentlichen Familienmitgliedern auch Dienstpersonen und Gesinde, das auf dem Grund des Hausherrn lebte[19].

Als sich in fränkischer Zeit das freie Gesindeverhältnis entwickelt hatte, war der Herr grundsätzlich für seine Leute verantwortlich. An manchen Orten bestand jedoch die Einschränkung, dass der Herr sich durch Entlassung des - in erster Linie unfreien, aber auch vereinzelt des freien - Knechts, der den Schaden herbeigeführt hatte, befreien konnte, mithin nur haftete, wenn er diesen behielt[20]. Je freier die Stellung des Gesindes wurde, es insbesondere dem Herrn nur noch vertraglich verpflichtet war, desto mehr verschwand die Gehilfenhaftung des Herrn[21]. Dennoch blieb sie als Sachhaftung für Angestellte und Gesinde sowie die Einstandspflicht für Familienmitglieder und Hausgäste anerkannt[22]. Bei Diebstählen durch Gehilfen musste der Geschäftsherr daher auch im vertraglichen Bereich, z.B. als Spediteur für den Zwischenspediteur, als Fuhrmann für den Knecht oder der Handwerker für seine Helfer, eintreten. Ihre Rechtfertigung fand die Einstandspflicht darin, dass der, der in rechtsgeschäftliche Beziehung zum Gehilfen trat, Rechtswirkungen für und gegen den Geschäftsherrn herbeiführen wollte[23].

cc. Nachklassisches Recht und Pandektenwissenschaft

In der Rechtsprechung und Lehre fand seit Justinian bis ins 19. Jahrhundert zunehmend die Ansicht Verbreitung, dass stets ein eigenes Verschulden des Geschäftsherrn erforderlich sei, um seine Einstandspflicht zu begründen. Sowohl im deliktischen wie im vertraglichen Bereich sollte er nur noch verantwortlich sein, wenn er bei Auswahl, Überwachung oder Anleitung schuldhaft gehandelt hatte[24]. Im Streben nach abstrakten Rechtsregeln, das der römisch-rechtlichen Lehre eigen war, war das

---

[18] Heusler, Dt. PrivatR I, S. 105.

[19] Mitteis/Lieberich, S. 136.

[20] V. Schwerin, S. 182; Stobbe, S. 389.

[21] Stobbe, S. 390; v. Schwerin, S. 182.

[22] Hübner, Dt. PrivatR, S. 611.

[23] Fundel, S. 32; Stobbe, S. 391.

[24] Seiler JZ 1967 525 (526); eingehend zur Begründung v. Jhering, Schuldmoment, S. 39ff. Allgemein zum nachklassischen römischen Recht Kaser, Das Römische Privatrecht II, S. 352ff. Zur Entwicklung im gemeinen Recht Hübner, Dt. PrivatR, S. 562f.

Schuldprinzip als allgemeingültige Formel ausgemacht worden[25]. V. Jhering[26] prägte den Satz: „Nicht der Schaden verpflicht zum Schadenersatz, sondern die Schuld“. Die Verantwortung des Geschäftsherrn für innerern Zufall nach gemeinem Recht und den deutschen Partikularrechten wurde durch den rezipierten römisch-rechtlichen Grundsatz der culpa in eligendo stark zurückgedrängt und überdauerte nur in einzelnen Ausnahmen - Transportrecht, Vertretungsrecht, Auftragsrecht - bis ins 20. Jahrhundert[27].

dd. Preußisches Allgemeines Landrecht von 1794

Seiner kasuistischen Regelungsweise entsprechend enthielt das Preußische allgemeine Landrecht einzelfallbezogene Vorschriften über die Gehilfenhaftung. Wie schon im römischen Recht war die Haftung des Werkunternehmers für seine Gehilfen normiert, deren Einsatz ihm nach Teil II, Tit. 11, § 929 PrALR ausdrücklich gestattet wurde und deren Verschulden er nach § 930 desselben Titels wie eigenes zu vertreten hatte. Auch die Haftung der Gastwirte, Reeder und Kutscher kehrte wieder mit der Folge, dass sie im Rahmen unerlaubter Handlungen ebenso wie bei Vertragspflichtverletzungen der Hilfspersonen für diese - der Reeder z.B. für den Schiffer - einzustehen hatten[28]. Hatten dagegen Bevollmächtigte (Teil I, Tit. 6, § 53 PrALR), Gesinde (Teil I, Tit. 6, § 62-64 PrALR) oder Gesellen bzw. Lehrlinge (Teil I, Tit. 6, § 65 PrALR) einen Schaden herbeigeführt, setzte die Verpflichtung des Geschäftsherrn dessen eigenes Verschulden voraus. Dieses konnte bei Bevollmächtigten in einem „groben oder mäßigen Versehen“ bei der Auswahl im Hinblick auf dessen Untüchtigkeit liegen, die den Schaden verursacht hatte. Bezüglich der anderen Gehilfen musste die Herrschaft darüber hinaus einstehen, wenn sie einen Hang zu groben Lastern hatten oder eine ansteckende Krankheit hatten, blödsinnig bzw. schwermütig waren. Der Herr hatte jede sich aus diesen Umständen ergebende Gefahr zu vertreten, wie auch Feuerschäden, die auf der Unvorsichtigkeit des Gesindes im Umgang mit Feuer beruhten. Allerdings sollte die Verantwortlichkeit nur subsidiär im Falle der Vermögenslosigkeit des Gehilfen durchgreifen[29].

ee. Französischer Code Civil von 1804

Der napoleonische Code Civil soll an dieser Stelle kurz angesprochen werden, da er aufgrund der

---

[25] Seiler JZ 1967, 525 (526); Hübner, Dt. Privatrecht, S. 562f.

[26] Schuldmoment, S. 40.

[27] Hübner, Dt. PrivatR, S. 562ff.

[28] Teil II, Tit. 8, §§ 444ff. für Gastwirte, §§ 1522f. für Reeder und § 2452 für Kutscher. Zur Rezeptumshaftung des Seebeförderers noch ausführlich u. D I 1 b.

[29] Fundel, S. 37.

französischen Expansionspolitik bis zum BGB in Deutschland weitreichenden Einfluss hatte[30]. Im vertraglichen wie deliktischen Bereich bestand allgemein eine verschuldensunabhängige Verantwortlichkeit für Personen, die dem eigenen Verkehrskreis zugeordnet wurden. Nach der Generalklausel des Art. 1384 C.C. kam es nämlich in Ausnahme zum vorherrschenden Schuldprinzip weder auf ein Verschulden der „maîtres et commettants“ an noch hatten sie eine Entlastungsmöglichkeit ob des Verhaltens ihrer Leute im Dienst[31]. Die verschuldensunabhängige Einstandspflicht der Wirte und Gastgeber (Art. 1952f. C.C.) sowie Fuhrleute und Schiffer (Art. 1782 C.C.) für deren Gehilfen fand sich im Code Civil in Anlehnung an das römische Recht genauso wieder wie die Haftung des Werkunternehmers für seine Arbeitsleute (Art. 1782 C.C.).

ff. Deutsches Reich vor Inkrafttreten des BGB

Nach dem in Deutschland geltenden bürgerlichen Recht vor Inkrafttreten des BGB sollte der Schuldner nach mehrheitlicher Ansicht für seine Hilfspersonen nur dann unbedingt einstehen müssen, wenn er zu deren Einschaltung nicht befugt gewesen war. Ergab die insoweit erforderliche Einzelfallprüfung dagegen, dass er Dritte hinzuziehen durfte, hatte er nur für eigenes Auswahl- oder Überwachungsverschulden einzustehen[32]. Allein den Werkunternehmer sollte die unbedingte Haftung auch dann treffen, wenn ihm die Einschaltung Dritter gestattet war[33].

Beispielhaft seien hier noch zwei Entscheidungen deutscher Gerichte aus dieser Zeit angeführt, die die Zerissenheit zwischen Zurechnung fremden Verschuldens und dem Dogma der Verschuldenshaftung mit der Folge mehr kasuistischer Entscheidungen deutlich machen. Das Reichsgericht[34] hatte in einer Entscheidung vom 4. April 1894 den Schuldner auch ohne eigenes Verschulden für das seiner Hilfspersonen mit der Erwägung einstehen lassen, dass er sich unmittelbar zur Herbeiführung eines Erfolges verpflichtet habe und er es daher „mit sich selbst abzumachen habe, wenn er aus irgendeinem Grunde nicht in der Lage ist, das fragliche Ergebnis durch seine alleinige eigene Thätigkeit herbeizuführen“. Demgemäß müsse er alle Hilfspersonen auf eigene Gefahr hinzuziehen. Demgegenüber

---

[30] Vgl. insoweit Coing-Dolemeyer, Handbuch der neueren Privatrechtsgeschichte III/2, S. 1440f.

[31] Oertmann, § 278, Anm. 1; Seiler JZ 1967 525 (527); Fundel, S. 38.

[32] Motive II, S. 29.

[33] ROHG Seuff. Archiv 30, Nr. 139; RGZ 10, 66.

[34] RGZ 33, 169 (170).

sollte der Schuldner nach einer älteren Entscheidung des OAG Lübeck vom 7. November 1828[35] nur für culpa in eligendo haften, wenn das Geschäft schon nach seiner Natur nicht von ihm besorgt werden könne.

Eigenständig wurde in Deutschland erstmals im ADHGB eine Gehilfenhaftung kodifiziert. Frachtführer (Art. 400 ADHGB), Reeder (Art. 451 ADHGB) und Spediteure (Art. 380 ADHGB) mussten für ihre Gehilfen, der Spediteur z.B. für eingesetzte Frachtführer, Schiffer oder Zwischenspediteure, haften. Im Gegensatz zum Spediteur war die Verantwortlichkeit der Frachtführer und Reeder allerdings unbedingt, was bei jenem im Umkehrschluss zu Art. 380 ADHGB, der ein Auswahlverschulden voraussetzte, nur für die eigenen Leute galt[36].

gg. BGB

Einen Vorläufer zu § 278 BGB im eigentlichen Sinne gab es also nicht. Die Entwicklung bis zum BGB war vielmehr von einem kasuistischen Nebeneinander deliktischer und vertraglicher Normen der Gehilfenhaftung, die zum einen Teil wie § 278 BGB die Zurechnung von fremdem Verschulden ermöglichten und zum anderen Teil ähnlich § 831 BGB eigene culpa in eligendo vel custodiendo vel instruendo voraussetzten. Erst mit Inkrafttreten des BGB am 1.1.1900 erhielt das deutsche Recht eine allgemeine Regelung für die Zurechnung des Verhaltens von Erfüllungsgehilfen des Schuldners im Bereich der Schuldverhältnisse. Grund für die Einführung der Haftung für Gehilfenverschulden war, dass die althergebrachte Sichtweise im deutschen bürgerlichen Recht, dass den Schuldner eine eigene culpa in eligendo oder vigilando treffen müsse, wenn ihm die Einschaltung gestattet gewesen sei[37], für überholt gehalten wurde. Die Verkehrsanschauung zu Zeiten der Vorarbeiten zum BGB ging nämlich davon aus, dass der Schuldner mit seinem Leistungsversprechen eine Garantie für das ordnungsgemäße Verhalten Dritter, deren Hinzuziehung ihm gestattet war, übernehmen würde[38]. Die unbedingte Haftung für Erfüllungsgehilfen, die bis dahin nur Werkunternehmer getroffen hatte, sollte fortan für alle Schuldverhältnisse gelten.

Bevor § 278 BGB aber seine noch heute geltende Fassung erhielt, wurde der Text der Regelung im

---

[35] Seuff. Archiv 4 (1851), Nr. 112.

[36] Fundel, S. 40

[37] Vgl. o. gg.

[38] Motive II, S. 30; Prot. I, S. 1173 (nach Jakobs/Schubert-Jakobs, S. 244).

Gesetzgebungsverfahren diversen Modifikationen unterworfen. Von der 1. Kommission wurde zunächst folgender Antrag angenommen:

> „Der Schuldner haftet in Ansehung der Erfüllung der Verbindlichkeit wegen des Verschuldens derjenigen Personen, deren er sich zur Bewirkung der Leistung bedient.“[39]

Die in dieser Fassung zum Ausdruck kommende verschuldensunabhängige Einstandspflicht des Schuldners wurde mit redaktionellen Änderungen sowohl im Ergebnis der Beratungen der 1. Kommission (Kommissionsentwurf) als § 222 II als auch im ersten BGB-Entwurf (1. Lesung) von 1888 als § 224 II wie folgt aufgenommen:

> „Der Schuldner haftet in Ansehung der Erfüllung ... wegen des Verschuldens derjenigen Personen, deren er sich zur Bewirkung der Leistung bedient.“[40]

Der zweite Entwurf (2. Lesung) von 1894 - dort § 234 - entsprach bereits weitgehend dem heutigen Wortlaut des § 278 BGB. Lediglich die Worte „zur Bewirkung der Leistung“ sollten erst in § 272 des dritten Entwurfs von 1895 durch die Wendung „zur Erfüllung der Verbindlichkeit“, wie sie noch heute Gültigkeit hat, ersetzt werden[41]. Erst mit dem zweiten Entwurf wurde mithin durch die Herausnahme der Worte „in Ansehung der Erfüllung“ die ausdrückliche Beschränkung auf Leistungspflichtverletzungen des Gehilfen aufgegeben. Dies hatte jedoch ausschließlich sprachliche Gründe, da erwartet wurde, dass gerade dieser Wendung entnommen werden könnte, dass der Schuldner auch für Gehilfenverschulden außerhalb der Erfüllung nur bei Gelegenheit derselben verantwortlich sei[42].

b. Normzweck

Der Grundgedanke, der hinter § 278 BGB steht, ist, dass der Schuldner, der sich bei der Erbringung seiner Verbindlichkeit aus einem Schuldverhältnis eines Dritten bedient, im eigenen Interesse und folglich auf eigene Gefahr handelt, so dass er sich den an ihn gerichteten Sorgfaltsanforderungen nicht durch

---

[39] Prot. I, S. 1171 (nach Jakobs/Schubert-Jakobs, S. 243). In einem zweiten Satz fand sich die entspechende Regelung für gesetzliche Vertreter.

[40] Nach Jakobs/Schubert-Jakobs, S. 247. Vgl. auch ebd. S. 252.

[41] Vgl. bei Jakobs/Schubert-Jakobs, S. 257f. Mennemeyer, S. 48; Fundel, S. 55f.

[42] Jakobs/Schubert-Jakobs, S. 253; Mennemeyer, S. 49; Feder, S. 59; Nussbaum, S. 74.

Aufgabendelegierung entziehen darf[43]. Das daraus erwachsende Risiko hat er zu tragen. Der Gläubiger, der die Einschaltung des Gehilfen zuläßt, darf nicht die daraus resultierenden negativen Folgen tragen, da er zudem die obligationsgemäße Leistungserbringung verlangen kann, die ihm der Schuldner mit seinem Leistungsversprechen garantiert hat. Wie dieser dem im einzelnen nachkommt, bleibt ihm überlassen[44]. Hauptsächlich geht es um die Ausweitung und Übertragung der Haftung auf den finanziell stärkeren Geschäftsherrn, indem er einer objektiven Verantwortlichkeit unterworfen wird. Der eingeschaltete Erfüllungsgehilfe wird oft - vor allem, wenn er von jenem abhängig ist - die nötige Bonität vermissen lassen, um dem Gläubiger seine Schäden zu ersetzen, so dass diesem der Zugriff auf seinen Schuldner gewährt werden muss[45]. Je mehr unser Leben wirtschaftlich, gesellschaftlich und politisch durch die arbeitsteilige Organisation von Großunternehmen geprägt wird, um so mehr gewinnt dieser Gedanke an Bedeutung.

Seit Inkrafttreten des BGB sind viele Erklärungsversuche für die Berechtigung der Erfüllungsgehilfenhaftung unternommen worden[46]. Ob es nun der Gedanke der Gefährdunghaftung oder der Herrschaftsgewalt war, stets waren sie das Abbild ihrer jeweiligen Zeit. Dabei haben der vom Gesetzgeber in den Motiven hervorgehobene Grundsatz, dass, wer im eigenen Interesse handele, auch die Gefahr zu tragen habe, sowie der Garantiegedanke nicht an Bedeutung verloren, sondern sogar gewonnen. Große Unternehmen in der Rechtform juristischer Personen beherrschen in einem unüberschaubaren Geflecht von Mutter- und Tochterunternehmen den Welthandel. Die Arbeitsteiligkeit vertraglicher Leistungserbringung ist damit der Prototyp wirtschaftlicher Abwicklungsvorgänge. Der Schuldner schaltet nach belieben Fremdfirmen, auch Tocherunternehmen, in seine Erfüllungsvorgänge ein, Arbeitnehmer kommen und gehen, von denen die meisten vom Personalchef aus der gesichtslosen Masse Mensch ausgewählt werden, ohne dass er sie vorher kennt, und die Verdienstmöglichkeiten werden beträchtlich erweitert. Aus dieser Erweiterung seines Handlungsspielraums erwächst dem Schuldner aber die Verpflichtung, auch seinen Verantwortungsbereich auszudehnen, um dem Gläubiger die Gewähr zu geben, dass seine Interessen trotz der Einschaltung ihm unbekannter Dritter gewahrt bleiben[47]. Indem der Schuldner den Gehilfen einschaltet, macht er sich die Vorteile der Arbeitsteilung zunutze, erhöht damit aber auch das Risiko bei der Leistungserbringung. Da der Gläubiger darüber hinaus keinen Einfluss auf

---

[43] Prot. I, S. 1173 (nach Jakobs/Schubert-Jakobs, S. 244); Motive II, S. 30.

[44] E. Schmidt AcP 170 (1970), 502; Motive II, S. 30.

[45] Westermann JuS 1961, 333.

[46] Vgl. nur die Auflistung bei Wollny, S. 40ff.

[47] Vgl. schon Larenz I, S. 297.

die Auswahl der Hilfsperson hat, bedarf er des Schutzes einer unbedingten Einstandspflicht des Schuldners für dessen Gehilfen bei der Erfüllungshandlung[48]. In Zeiten, in denen die Aufgabendelegierung der Normalfall ist, sind die althergebrachten Gesetzeszwecke also moderner denn je, um zu verhindern, dass sich der Schuldner auf einfachem und üblichem Wege seiner Haftung entzieht.

c. Voraussetzungen des § 278 BGB

§ 278 BGB ist keine eigenständige Anspruchsgrundlage. Wie alle im Rahmen dieser Untersuchung zu erörternden Normen der Gehilfenhaftung bildet er einzig die Grundlage für die Zurechnung des Verhaltens der Erfüllungsgehilfen in bestehenden oder angebahnten Schuldverhältnissen mit der Folge, dass der Schuldner dieses zu vertreten hat. Auf ein Verschulden des Geschäftsherrn selbst kommt es nicht an. Ihn trifft vielmehr eine gesetzliche Einstandspflicht als objektive Verantwortung für seine Hilfspersonen[49]. Durch die Zurechnung wird der Schuldner so behandelt als sei das Verhalten des Gehilfen sein eigenes, um ihm die Möglichkeit zu nehmen, einen Haftungsvorteil zu erlangen, sprich sich durch Aufgabendeligierung der Haftung zu entziehen[50]. Die Vorschrift wird herangezogen, wenn eine Anspruchsgrundlage bei einer Leistungsstörung ein Vertretenmüssen voraussetzt[51]. Dabei wird allein das Verhalten von Hilfspersonen erfasst, während sich die Wissenszurechnung nach § 166 BGB richtet[52].

aa. Anwendungsbereich

Die Zurechnung nach § 278 BGB kommt im Rahmen bestehender Schuldverhältnisse auch in Form rechtlicher Sonderverbindungen, aus denen sich Verbindlichkeiten ergeben können, z.B. bei der culpa in contrahendo[53], sowie bei sachenrechtlichen Sonderverbindungen und schuldrechtsähnlichen öffentlich-rechtlichen Beziehungen in Betracht[54]. Die Schuldverhältnisse können auf Rechtsgeschäft oder Gesetz beruhen. Allgemeine Rechtspflichten, wie das Verbot strafbarer Handlungen oder das Gebot, die

---

[48] Soergel-Wolf, § 278, Rn. 1.

[49] Fundel, S. 51; Leßmann JA 1980, 193 (194).

[50] Picker AcP 183 (1983), 369 (488).

[51] MüKo-Grundmann, § 278, Rn. 1.

[52] MüKo-Grundmann, § 278, Rnn. 6, 9.

[53] BGHZ 15, 204 (205); Blomeyer, S. 127; Leßmann JA 1980 193 (194).

[54] BGHZ 54, 299ff.; Larenz I, S. 303; Palandt-Thomas, § 278, Rn. 3f.; Medicus, BR, Rn. 798.

Integritätsinteressen anderer zu verletzen genügen hingegen nicht[55].

bb. Erfüllungsgehilfe und gesetzlicher Vertreter

Seinem persönlichen Anwendungsbereich nach ist § 278 BGB auf Erfüllungsgehilfen und gesetzliche Vertreter anzuwenden. Als Erfüllungsgehilfe wird unabhängig von seiner rechtlichen Beziehung zum Schuldner angesehen, wer mit Willen des Schuldners bei der Erfüllung einer diesem obliegenden Verbindlichkeit als seine Hilfsperson tätig wird[56]. Gleichgestellt ist derjenige, der eine ihm aufgetragene Verrichtung unterlässt. Entscheidend ist nämlich die wissentliche und willentliche Zuweisung einer Aufgabe bei Abwicklung des Schuldverhältnisses. Grundsätzlich ist eine Tätigkeit nach Entstehen der schuldrechtlichen Verbindlichkeit notwendig, es sei denn, dass vertraglich Leistungen bereits im vorvertraglichen Zeitraum vorbereitet oder hergestellt werden[57].

Als Erfüllungsgehilfen in diesem Sinne kommen neben Angestellten des Schuldners auch selbständige Unternehmer und deren Beschäftigte in Betracht[58]. Ist der selbständige Dritte, wie z.B. öffentliche Versorgungsunternehmen oder Amtsträger (Notare, Jugendamt, Gerichtsvollzieher etc.), öffentlich-rechtlich organisiert, schließt dies seine Erfüllungsgehilfeneigenschaft nicht ohne weiteres aus. Denn für § 278 BGB kommt es nicht darauf an, ob der Schuldner Kontrollbefugnisse oder eine Auswahlmöglichkeit hat, da die Einbeziehung in den gesamten Leistungsvorgang des Schuldverhältnisses die Grundlage für die

---

[55] RGZ 160, 310 (314); BGH NJW 1980, 2080; MüKo-Grundmann, § 278, Rn. 15. Vgl. jedoch zu unerlaubten Handlungen und weisungswidrigem Verhalten sogleich u. cc).

[56] Blomeyer, S. 128; MüKo-Grundmann, § 278, Rnn. 20, 44; Palandt-Heinrichs, § 278, Rn. 7; RGZ 98, 327 (328); 127, 313 (315); BGHZ 13, 111 (113) und 50, 32 (35). Vom Erfüllungsgehilfen ist der sog. Substitut abzugrenzen, der nicht für, sondern an Stelle des Schuldners berechtigterweise die ganze Ausführung des Vertrages übernimmt. Hier haftet der Schuldner allenfalls wegen culpa in eligendo nach § 276 BGB. Gesetzlich geregelt ist dies für Auftrag (§ 664 I 2 BGB) und Verwahrung (§ 691 S. 2 BGB). Eine entsprechende Anwendung über die Vorschriften, die auf § 664 BGB verweisen, hinaus ist bei auftragsähnlichen Rechtsverhältnissen möglich, nach h.M. jedoch nicht auf entgeltliche Geschäftsbesorgungsverträge, denen die Transportverträge unterfallen (Leßmann JA 1980, 193 (195); Staud.-Löwisch, § 278, Rn. 28; MüKo-Grundmann, § 278, Rn. 28; RGZ 161, 68 (70ff.)). Der BGH, NJW 1952, 257, hält die Differenzierung zwischen dem Erfüllungsgehilfen und dem Substitut dagegen sogar für überholt.

[57] MüKo-Grundmann, § 278, Rn. 22f.

[58] Vgl. statt aller BGHZ 62, 119 (124); Palandt-Heinrichs, § 278, Rn. 7. Was heute absolut h.M. ist, war nicht immer unumstritten. Das RG setzte ein Subordinationsverhältnis voraus und hat dementsprechend in zahlreichen Entscheidungen die Erfüllungsgehilfeneigenschaft selbständiger und unabhängiger Unternehmer verneint (vgl. RGZ 78, 380 (381); 91, 243 (245f.); 94, 97 (101), jeweils für § 431 HGB a.F. unter Hinweis darauf, dass dieser insoweit nach der Konzeption des Gesetzgebers nicht über § 278 BGB hinausgehen sollte). Auch in der Literatur wurde lange Zeit ein soziales Abhängigkeitsverhältnis gefordert, um die nötige Einwirkungsmöglichkeit des Schuldners zu gewährleisten (so die sog. Einwirkungstheorie, Weeber, S. 36).

Zurechnung bildet[59], während Einwirkungs- oder Auswahlmöglichkeiten die Frage nach eigenem Verschulden des Geschäftsherrn beantworten[60]. Da § 278 BGB jedoch die Zurechnung fremden Verschuldens ermöglicht, ist es ohne Belang, wenn der Erfüllungsgehilfe in Ausübung öffentlich-rechtlicher Befugnisse handelt oder infolge einer Monopolstellung ohnehin herangezogen werden müsste, solange er eine Aufgabe übernimmt, die dem Schuldner gegenüber dem Gläubiger obliegt[61].

Ein Rechtsverhältnis zum Erfüllungsgehilfen braucht ebensowenig vorzuliegen - es genügt schon ein Gefälligkeitsverhältnis - wie dessen Kenntnis von seiner Funktion[62]. Allerdings müssen Hilfspersonen des Erfüllungsgehilfen mit Einverständnis des Schuldners herangezogen werden, um selbst Erfüllungsgehilfen zu sein. Ansonsten ist allenfalls eine Anwendung des § 278 BGB auf das in der Eigenmächtigkeit ihrer Einschaltung durch den Erfüllunggehilfen liegende Verhalten möglich[63].

cc. Erfüllung einer Verbindlichkeit

Nach dem Wortlaut des § 278 BGB muss der Erfüllungsgehilfe in Erfüllung einer Verbindlichkeit für den Schuldner tätig geworden sein. Das setzt die Verrichtung einer Tätigkeit durch den Erfüllungsgehilfen im geschuldeten Gesamtverhalten voraus[64]. Auch das schuldhafte Unterlassen der übertragenen Aufgabe genügt[65], ebenso das Verletzen einer Unterlassungspflicht[66]. Wesentlich kommt es darauf an, ob die Zurechnung voraussetzt, dass der Erfüllungsgehilfe nicht bloß bei Gelegenheit der Verrichtung die schädigende Handlung vornimmt, sondern dass von ihm die vertragsspezifischen Pflichten verletzt werden, die in einem ursächlichen, inneren und sachlichen Zusammenhang zur Erfüllung der Verbindlichkeit stehen[67]. Dies würde dann maßgeblich davon abhängen, ob der Gehilfe im Bereich der übertragenen Tätigkeit handelt, zu der der Schuldner ihn herangezogen hat.

---

[59] BGHZ 62, 119 (124); Medicus, BR, Rn. 803; Kupisch JuS 1983, 820; Larenz I, S. 298f.

[60] So in § 831 BGB.

[61] BGHZ 24, 325 (328f.); 62, 119 (124); Larenz, a.a.O., S. 298.

[62] Blomeyer, S. 128; MüKo-Grundmann, § 278, Rn. 42; BGHZ 50, 32 (35) und 13, 111 (113f.).

[63] BGH NJW 1983, 448 und 631 (632); LG Frankfurt a.M. NJW-RR 1996, 1425 (1426); Medicus, BR, Rn. 802; Larenz I, S. 300.

[64] BGHZ 31 (358 (366); 123, 1 (14); Leßmann JA 1980, 193 (195); Palandt-Heinrichs, § 278, Rn. 12.

[65] BGHZ 23, 319 (323).

[66] RGZ 63, 116 (117); 79, 36 (42); 160, 310 (313); BGH VersR 1981, 732 (733).

[67] BGHZ 31, 358 (366); Erman-Westermann, § 278, Rn. 39.

Herrscht über die Zurechenbarkeit von schuldhaftem Verhalten im Bereich der sich aus dem Schuldverhältnis ergebenden Leistungspflichten insoweit kein Zweifel, so ist doch in jüngerer Zeit Streit darüber entstanden, inwieweit der sachliche Anwendungsbereich des § 278 BGB sich auf Nebenpflichtverletzungen erstreckt, ob insbesondere Schutzpflichtverletzungen als Handeln bei Gelegenheit auszuscheiden haben. Hierbei stehen vorsätzliche unerlaubte Handlungen sowie weisungswidriges Verhalten des Erfüllungsgehilfen im Vordergrund der Diskussion. Zwar ist nach der derzeitigen Rechtslage in Deutschland in Ansehung des Seegüterbeförderungsvertrages diese Frage unproblematisch. Denn nach § 559 HGB haftet der Beförderer ohnehin nur für eine ihm auferlegte Einzelpflicht. Und im übrigen sind die Schutzpflichten wegen seiner weiten Obhutsverpflichtung für das Gut, die sich aus der besonderen Situation des Vertrages ergibt - der Beförderer hat die Ladung in seiner Gewalt, der Versender keinen Zugriff - durch die §§ 606ff. HGB zu ausdrücklichen Vertragsbestandteilen erhoben worden[68]. Die sachliche Ausdehnung des § 278 BGB gibt aber als lex generalis der zivilrechtlichen Zurechnungsnormen für Gehilfenverschulden einen Anhaltspunkt für deren spezifische Anwendungsgrundsätze. Darüber hinaus kommt § 278 BGB außerhalb der von § 606 HGB erfassten Schäden im Seebeförderungsrecht zur Anwendung[69]. Da bereits die Herleitung von Schutzpflichten sehr umstritten ist, soll jedoch zunächst ein Blick auf die möglichen Pflichten aus Schuldverhältnissen geworfen werden.

(1) Pflichten aus Schuldverhältnissen

Leistungspflichten in Schuldverhältnissen lassen sich in Hauptleistungspflichten, die sog. essentiellen Leistungspflichten, sowie Nebenleistungspflichten, die als akzidentelle Leistungspflichten bezeichnet werden, unterteilen. Die essentiellen Leistungspflichten sind es, die dem Schuldverhältnis sein typisches Gepräge geben[70]. Besonders deutlich wird dies namentlich bei Verträgen, deren Einordnung als ein bestimmter Vertragstypus durch den Charakter der Hauptleistung bestimmt wird, etwa die Errichtung des Werkes i.S.v. § 631 BGB beim Werkvertrag. Ohne diese Pflicht würde er zu einem anderen Vertragstypus gehören[71]. Akzidentelle Leistungspflichten betreffen dagegen nicht vertragstypenbestimmende Leistungspflichten, ohne dass mit dieser Abgrenzung zu den essentiellen Leistungspflichten dem Begriffspaar syn-

---

[68] Kronke TranspR 1988, 89 (90 und 93).

[69] Staud.-Belling/Eberl-Borges, § 831, Rn. 44.

[70] MüKo-Kramer, § 241, Rn. 16.

[71] Medicus, BR, Rn. 206.

allagmatische/nicht synallagmatische Pflichten entsprochen würde[72]. Gem. § 241 BGB können Leistungspflichten auch auf ein Unterlassen gerichtet sein. Von den (Haupt- und Neben-)Leistungspflichten sind die sog. Nebenpflichten abzugrenzen. Sie sind auf die Beachtung der Interessen des anderen Teils gerichtet und erlegen dem Schuldner auf, seine Leistung ordnungsgemäß zu erbringen[73]. Im Gegensatz zu den Leistungspflichten, die auf ein positives Ziel gerichtet sind, haben sie eine negative Zielrichtung, nämlich die Vermeidung von Schädigungen[74]. Ihre Herleitung ist umstritten.

(a) Meinungsstand

(aa) Lehre vom einheitlichen gesetzlichen Schutzpflichtverhältnis

Nach heute h.M. ergibt sich aus Schuldverhältnissen stets eine Schutzpflicht des Schuldners im Sinne einer solchen Nebenpflicht für das Integritätsinteresse des Gläubigers[75]. Dessen Person, Eigentum und sonstige Rechtsgüter dürfen nicht beeinträchtigt werden. Der Grund für die Berücksichtigung des Erhaltungsinteresses des Partners wird heute überwiegend in einem auf § 242 BGB beruhenden einheitlichen gesetzlichen Schutzpflichtverhältnis gesehen[76]. Den Grundgedanken hierzu entwickelte v. Jhering mit der culpa in contrahendo als einem von Schutz- und Loyalitätspflichten getragenen vorvertraglichen gesetzlichen Schuldverhälnis ohne primäre Leistungspflicht[77]. Den nächsten Entwicklungsschritt tat Staub mit der positiven Forderungsverletzung, die neben den vom BGB nur unvollständig geregelten Fällen der Schlechtleistung ebenfalls auf Schutz- und Treuepflichten gründete,

---

[72] Medicus, BR, Rn. 206f.

[73] Medicus, BR, Rn. 208.

[74] Stoll AcP 136 (1932), 257 (288f.).

[75] Im Einzelnen herrscht hinsichtlich dogmatischer Einordnung und Begriffsbildung der unterschiedlichen Pflichten starke Uneinigkeit. So nimmt Kramer, MüKo, § 241, Rn. 18f., die Unterscheidung von Leistungspflichten und Nebenpflichten danach vor, daß letztere nicht mit Hilfe von Leistungsansprüchen einklagbar seien, sondern allein Schadenersatzansprüche gewähren. Für ihn ergibt sich daraus die Schwierigkeit, dass er klagbare Schutzpflichten unter den Nebenleistungspflichten einordnen muss, sie also nicht einheitlich unter die Nebenpflichten fassen kann. Ähnlich sieht es bei den Bezeichnungen aus. Larenz, I, § 2 I, spricht von Haupt- und Nebenleistungspflichten sowie weiteren Verhaltenspflichten, Medicus, BR, Rn. 206ff., differenziert zwischen Haupt- und Nebenpflichten, womit er die Leistungspflichten meint, sowie Verhaltenspflichten, in die er auch die Schutzpflichten einbezieht. Stoll, AcP 136 (1932), 357 (288f.), bezeichnete die Leistungs- als Erfüllungspflichten und fasste die Nebenpflichten unter den Schutzpflichten zusammen.

[76] Grundlegend Stoll AcP 136 (1932), 257 (288ff.) und Canaris JZ 1965, 475 (479); vgl. auch Larenz I, S. 105; Thiele JZ 1967, 649 (651ff.); Westermann JuS 1961, 382 (383); Kupisch JuS 1983, 817 (822); Gottwald JuS 1982, 877 (878); Gerhardt JuS 1970, 597 (598).

[77] Soergel-Wiedemann, vor § 275, Rn. 101.

die sich im Gegensatz zur c.i.c. aber aus dem Schuldverhältnis ergaben[78]. Weitere Anwendungsfälle sind das Gefälligkeitsverhältnis und Verträge mit Schutzwirkung zugunsten Dritter. Ausgehend von dem Gedanken, dass durch eine schuldrechtliche Sonderbeziehung eine spezielle Eingriffsmöglichkeit in fremde Rechtsgüter eröffnet wird, die mit einem besonderen Vertrauensverhältnis zum Gegenüber einher geht, erkannte Stoll[79] eine Schutzpflicht für den status quo des Rechtskreises des Kontrahenten oder Partners. Diese ist auf Abwehr von Beeinträchtigungen, aber niemals auf positive Fürsorge gerichtet. Die Beteiligten sind einander durch eine Sonderbeziehung zu erhöhter Rücksichtnahme und Sorgfalt bei deren Vorbereitung und Durchführung verpflichtet, so dass sie bei Verstößen Schadenersatz zu leisten haben. Larenz[80] entwickelte diese These dergestalt fort, dass er auch im vorvertraglichen Bereich, also bei der Anbahnung von Vertragsverhandlungen durch Aufnahme geschäftlichen Kontakts, die Entstehung solcher Schutzpflichten bejahte und nicht erst, wenn der Vertrag wirksam zustande gekommen war. Mangels vollgültigen Rechtsgeschäfts wurden die Pflichten aus einem ungeschriebenen Satz des objektiven Rechts auf der Grundlage des Vertrauensgedankens in § 242 BGB hergeleitet[81]. Canaris[82] war es schließlich vorbehalten, die These Stolls auf nichtige Verträge anzuwenden, bei denen es zu einer Schutzpflichtverletzung nicht schon im vorvertraglichen Bereich gekommen war. Er kam zu dem für diese Lehre noch heute gültigen Schluss, dass die Schutzpflichten mangels spezieller vertraglicher Vereinbarung unabhängig vom Parteiwillen auf einem einheitlichen gesetzlichen Schutzverhältnis beruhten, dass mit der Aufnahme geschäftlichen Kontakts beginne und sich über das Erfüllungsstadium hinaus bis in den nachvertraglichen Bereich erstrecke[83].

---

[78] Grundlegend Staub, Die positiven Vertragsverletzungen. Ausführlich Fundel, S. 89ff.

[79] AcP 136 (1932), 257 (288ff.); ders., Leistungsstörungen, S. 27ff. Stoll, Leistungsstörungen, S. 28, führte zur Abgrenzung der Schutzpflichten von allgemeinen Rechtspflichten folgendes aus: „Eine Schutzpflicht besteht nur da, wo ein besonderes Schutzinteresse gegeben ist, d.h. erst durch die Begründung des Vertrauensverhältnisses und erst infolge der durch die Sonderrechtsbeziehung eröffneten Einwirkungsmöglichkeit auf den fremden Rechtskreis werden allgemeine Rechtspflichten zu besonderen vertraglichen Schutzpflichten.“

[80] I, S. 106: „Gesetzliche Schuldverhältnisse ohne primäre Leistungspflichten“.

[81] Thiele JZ 1967, 649f.

[82] JZ 1965, 475ff. Stoll, Leistungstörungen, S. 29, wies allerdings auch schon darauf hin, dass die „Schutzpflichten...unabhängig von der Vertragswirkung“ bestünden, da sie nicht wie das Leistungsinteresse bei Rücktritt oder Anfechtung wegfielen.

[83] Canaris JZ 1965, 475 (479). Vgl. auch Larenz I, S. 105.

(bb) Rechtsprechung

Die Rechtsprechung[84] leitet die Schutzpflichten demgegenüber - zumindest im vertraglichen Bereich - aus einer ergänzenden Vertragsauslegung gem. § 157 BGB her, fordert mithin eine rechtsgeschäftliche Begründung.

(cc) Auffassung Mennemeyers

Von Mennemeyer[85] wird die Entstehung von Schutzpflichten im rechtsgeschäftlichen Bereich generell verneint. Für ihn ist ihre Entstehung vor Vertragsschluss oder bei nichtigen Rechtsgeschäften nicht denkbar, da mangels Rechtsgeschäftes der Entstehungsgrund fehle[86]. Im vertraglichen Bereich halte er die Begründung von Schutzpflichten nur durch ausdrückliche Vereinbarung für möglich, insbesondere wenn sie Hauptpflicht seien[87]. Eine Herleitung aus § 242 BGB lehnt er ab, weil dieser sich nach Wortlaut und Systematik nur auf Leistungspflichten beziehe; in diesen Bereich falle die Schutzpflicht aber nicht[88]. Er erkennt aber - zu recht - beim Personenbeförderungsvertrag eine Nebenpflicht des Beförderers, die Integritätsinteressen des Passagiers auf der Reise nicht zu verletzen, an und leitet diese aus einer Auslegung des Beförderungsvertrages mit der Begründung ab, sie folge letztlich aus der Pflicht zur ordnungsgemäßen Erfüllung[89]. Im übrigen entstünden Schutzpflichten allein als originäre deliktische Verhaltens- und Unterlassungspflichten[90].

(b) Stellungnahme

Mennemeyers Ansicht vermag nicht zu überzeugen. Er übersieht die Bedeutung der Herleitung der Schutzpflichten durch die h.L., die im vertraglichen Bereich eben gerade nicht auf eine Auslegung des Vertrages gestützt wird, sondern einheitlich auf ein gesetzlich begründetes Schutzpflichtverhältnis. Dadurch wird nämlich erst die Einbeziehung des vorvertraglichen Bereichs sowie unwirksamer Verträge ermöglicht. Der gültige Vertrag führt lediglich zu einer Verstärkung der gegenseitigen

---

[84] RGZ 127, 218 (221f.); BGHZ 21, 102 (106f.); BGHZ 56, 269 (273); offengelassen in BGHZ 66, 51.

[85] S. 73ff. Ähnlich auch Huber AcP 177 (1977), 281 (319).

[86] Mennemeyer, S. 74.

[87] Mennemeyer, S. 75f.

[88] Mennemeyer, S. 81ff. Er meint, es seien allenfalls „leistungssichernde Nebenpflichten“, wie z.B. Obhutspflichten, denkbar.

[89] Mennemeyer, S. 77. So schon RGZ 73, 148 (150).

[90] Mennemeyer, S. 93ff.

Erhaltungsvorschriften, da zur Zeit der Leistungsabwicklung der Rechtsgüterkontakt besonders verstärkt wird, womit ein gesteigertes Schutzbedürfnis einhergeht. Das Beispiel des Beförderungsvertrages hilft bei der Frage, ob sich Schutzpflichten aus Vertrag oder Gesetz herleiten lassen, nicht weiter. Da sich bei diesem Vertragstypus nämlich allein aus der Art der Hauptverpflichtung, die die Obhut des Passagiers oder auch von Ladungsgütern zwingend einschließt, schon begriffsnotwendig eine besondere gesetzlich begründete Schutzpflicht ergibt, kann nicht der Umkehrschluss gezogen werden, dass derlei Pflichten in anderen Vertragsarten auch nicht als Nebenpflichten denkbar sind, möge die Ableitung aus Vertrag oder aus Gesetz erfolgen[91]. Hierauf wird noch zurückzukommen sein. Dass in Verträgen nahezu alles - vgl. die Grenzen in §§ 134, 138 BGB - vertraglich vereinbar ist, darf nicht zu dem Schluss verleiten, dass alles, was nicht ausdrücklich Vertragsbestandteil geworden ist, nicht zu den Pflichten der Beteiligten gehört. Es sei insoweit nur auf die Einbeziehung kraft Handelsbrauchs im Geschäftsverkehr unter Kaufleuten verwiesen, die auch den Bereich von Nebenpflichten betreffen kann. Mit seiner Deutung des Wortsinns und der systematischen Stellung des § 242 BGB liegt Mennemeyer zwar völlig richtig[92]. Jedoch darf nicht vergessen werden, dass diese Vorschrift in Funktion und Bedeutung heute weit über diesen engen Anwendungsbereich der Leistungserbringung des Schuldners hinausgeht. § 242 BGB enthält keinen abgeschlossenen Tatbestand unter den ein bestimmter Sachverhalt subsumiert werden könnte, wofür er dann eine konkrete Rechtsfolgenaussage treffen würde. Vielmehr eröffnet er durch die weite seines Tatbestandes in Form der unbestimmten Rechtsbegriffe „Treu und Glauben“ sowie „Verkehrssitte“ die Möglichkeit durch richterliche Rechtsfortbildung auf den Wandel von Wertvorstellungen im Gefolge gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Fortschritts flexibel zu reagieren, sobald sich eine gewisse Regelmäßigkeit abzeichnet[93]. Der Inhalt eines Schuldverhältnisses wird durch Parteivereinbarung und Gesetz, die ihn bestimmen, selten voll erfasst. Weder regeln die Beteiligten ihre Vertragsbeziehungen vollständig noch geht das Gesetz über die charakteristischen Pflichten hinaus. Seine Vervollkommnung erfährt die Rechtsbeziehung erst durch ergänzende Vertragsauslegung nach §§ 133, 157 BGB sowie - und das ist hier das Entscheidende - durch das die gesetzlichen Einzelvorschriften konkretisierende Gebot des § 242 BGB, Treu und Glauben zu beachten[94]. Denn die isolierte Leistungsverpflichtung des Schuldners kann nicht allein den umfassenden Zweck des Schuldverhältnis ausmachen, da stets Begleitumstände hinzutreten, die - würde ihnen keine Beachtung geschenkt - die Befriedigung des Gläubigerinteresses

---

[91] Vgl. auch Kronke TranspR 1988, 89 (90 und 93).

[92] Vgl. nur MüKo-Roth, § 242, Rn. 8.

[93] Roth, FS-Bosch, S. 827 (830 und 833); ders. in: MüKo, § 242, Rnn. 3, 16; AK-Teubner, § 242, Rn. 5, der von „lernendem Recht“ spricht.

[94] Stoll AcP 136 (1932), 257 (287).

verhindern würden. Neben der Zweigleisigkeit der Pflichten der Sonderverbindung in Form von Leistungs- und Nebenpflichten ist es daher die Zweigleisigkeit von Parteiwillen und gesetzlicher Begleitregelung, die den Inhalt des Schuldverhältnisses bestimmt. Zentrale Bedeutung hat dabei entgegen der Auffassung Mennemeyers § 242 BGB.

Gegen die Rechtsprechung spricht, dass die Annahme einer speziellen vertraglichen Vereinbarung kraft ergänzender Vertragsauslegung vielfach, insbesondere im vorvertraglichen Bereich, wo gerade noch überhaupt nichts vereinbart wurde, reine Fiktion ist. Auch Mennemeyer[95] weist darauf hin, dass ein jeder Vertrag dafür schon per se als lückenhaft angesehen werden müsste. Konkludente Einigungen der Parteien, ihr Integritätsinteresse gegenseitig zu schützen, können nicht angenommen werden, da sie sich in den seltensten Fällen überhaupt Gedanken darüber gemacht haben werden. Auch ist nicht einzusehen, warum die Rechtsprechung, die im vorvertraglichen Bereich selbst die Entstehung von Schutzpflichten aus einem gesetzlichen Schuldverhältnis anerkennt, mit dem Vertragsschluss eine Zäsur machen will. Da Inhalt und Struktur dieser Nebenpflichten stets gleich sind, ist ein andersartiger Entstehungsgrund nicht nur überflüssig, sondern schlicht nicht erklärbar[96].

Demgegenüber kann die Lehre vom einheitlichen Schutzpflichtverhältnis zwanglos das Bestehen solcher Verhaltenspflichten unabhängig von Zustandekommen und Wirksamkeit eines Vertrages erklären, da sie losgelöst vom Parteiwillen entstehen. Das so entstehende Nebeneinander zweier Pflichtenbindungen - des Ursprungsschuldverhältnisses und des Schutzpflichtverhältnisses - kann an der Praktikabilität der Hilfskonstruktion einer gesetzlichen Begründung des Schutzpflichtverhältnisses nichts ändern. Dieses ist für das Schuldverhältnis genausowenig konstitutiv wie umgekehrt das Schuldverhältnis für das Schutzpflichtverhältnis[97]. Die aus einer Sonderverbindung erwachsenden Einzelpflichten müssen eigentlich nicht begriffsnotwendig auf ein einheitliches Schuldverhältnis zurückgeführt werden können, um gegenseitige Wechselwirkungen zu entfalten, da sie regelmäßig auf demselben Lebenssachverhalt beruhen[98]. Da jedoch das Schuldverhältnis i.w.S. als weitverzweigter Komplex unterschiedlichster Pflichtenanforderungen sich

---

[95] S. 75ff.

[96] Canaris JZ 1965, 475 (479).

[97] Canaris JZ 1965, 475 (479f.). Man denke nur an den vorvertraglichen Bereich, wo ein Schutzpflichtverhältnis zur Entstehung gelangt, selbst wenn der ins Auge gefasste Vertrag nicht zustande kommt. Vgl. auch MüKo-Kramer, Einl. vor § 241, Rn. 12.

[98] Canaris, JZ 1965 475 (480).

nicht in der bloßen Leistungsbeziehung erschöpft[99], sondern vor allem neben seinem auf Parteiwillen beruhenden Inhalt sozusagen einen jeweils spezifischen gesetzlichen Begleitpflichtinhalt aufweist[100], ist die Annahme, dass zwei Schuldverhältnisse nebeneinander bestünden überflüssig[101]. Ferner ist die Einführung von Schutzpflichten im Bereich von Schuldverhältnissen keineswegs wegen des deliktischen Rechtsschutzes entbehrlich. Der rechtsgeschäftliche Kontakt führt neben dem Aufbau einer wechselseitigen Vertrauensbasis zu der bereits genannten weitgehenderen Eingriffsmöglichkeit in die Rechtsgüter des Partners. Diese geht über das übliche Maß bei schlichten zwischenmenschlichen Kontakten erheblich hinaus, für den die deliktische Haftung gedacht und ausreichend ist. Denn diese erfasst ausschließlich abstrakt formulierte Verhaltensanforderungen, während es beim Schutzpflichtverhältnis um konkrete Sachverhalte geht, an die von Gesetzes wegen bestimmte Folgen geknüpft sein müssen[102]. Im vertraglichen Bereich geht es aber immer auch um Vermögensinteressen, deren Schutz im Recht der unerlaubten Handlung nur ausnahmsweise erfasst ist[103]. Es besteht daher zwischen den Kontrahenten ein gesteigertes Schutzbedürfnis. Der Lehre vom einheitlichen gesetzlichen Schutzpflichtverhältnis ist aus den genannten Gründen der Vorzug zu geben.

(2) Handeln des Gehilfen bei Gelegenheit der Erfüllung

Mit der Anerkennung von Schutzpflichten im rechtsgeschäftlichen Bereich ist noch keine Feststellung darüber getroffen, ob deren Verletzung durch Erfüllungsgehilfen dem Schuldner nach § 278 BGB zugerechnet werden kann oder ob es insoweit am inneren Zusammenhang zur Aufgabenerfüllung fehlt. Das Problem liegt also darin, nach welchen Kriterien sich das Merkmal des Sachzusammenhangs beurteilen lässt. Auch hier herrscht Streit. Rechtsprechung und Literatur haben sich allerdings in den letzten Jahrzehnten seit Anerkennung der vertraglichen Schutzpflichten der weiten Auslegung des § 278 BGB unter Einbeziehung dieser Nebenpflichten schrittweise genähert. Die Meinungsvielfalt ist derart groß und liegt so eng beieinander, dass eine Differenzierung kaum möglich ist.

---

[99] MüKo-Kramer, Einl. vor § 241, Rn. 13.

[100] Vgl. schon Stoll AcP 136 (1932), 257 (287).

[101] Anders Thiele, JZ 1967, 649 (654), der das Schutzpflichtverhältnis als selbständig erfassbares Rechtsverhältnis ansieht.

[102] Thiele JZ 1967, 649 (651).

[103] Thiele JZ 1967, 649 (657, dort Fn. 89); E. Schmidt AcP 170 (1970), 502 (510).

(a) Meinungsstand

Die Rechtsprechung[104] fordert für die Zurechnung nach § 278 BGB allgemein den inneren sachlichen Zusammenhang der Gehilfenhandlung mit dem Aufgabenkreis, der ihm zugewiesen worden ist. Das RG setzte voraus, dass das schädigende Verhalten noch in den durch die übertragene Tätigkeit bestimmten Pflichtenkreis fallen musste[105]. Dem ist der BGH gefolgt[106], der den Begriff der Erfüllungshandlung über die Erbringung der geschuldeten Leistung hinaus auf alle vom Schuldner hinsichtlich der Erfüllung zu beobachtenden Sorgfaltspflichten einschließlich der Schutzpflichten aus § 242 BGB ausdehnte[107]. Auch ein Verhalten, das übergangslos sowohl Gehilfentätigkeit für den Schuldner wie Beratungstätigkeit für den Gläubiger sei, könne die Zurechnung begründen[108]. Eine Haftung des Schuldners für seinen Erfüllungsgehilfen ohne Rücksicht darauf, ob er innerhalb seines Tätigkeitsbereiches gehandelt hat, komme dagegen nicht in Betracht[109]. Das RG[110] ließ dennoch den Geschäftsherrn für Diebstahl, Unterschlagung oder Betrug des Hilfspersonals während der Dienstzeit haften, forderte aber, dass damit gegen spezifische Pflichten des Schuldverhältnisses verstoßen werden müsse. Dagegen befand das OLG Hamburg[111], dass ein Diebstahl lediglich den Verstoß gegen eine allgemeine, weil jedermann treffende Pflicht darstelle, über die die spezifisch vertraglichen Sorgfaltspflichten nicht hinausgingen, mithin der Schuldner in so einem Fall auch nicht für seinen Gehilfen zu haften habe. Ebenso Schwarzfahrten des Gehilfen einer Reparaturwerkstatt sind über § 278 BGB bereits zugerechnet worden[112]. Schließlich erstreckt sich die Zurechnung nach Meinung der Rechtsprechung auch auf pflichtwidriges Verhalten des Erfüllungsgehilfen im vorvertraglichen Bereich hinsichtlich der Abschlussverhandlungen sowie Vorbereitungshandlungen[113]. Eine einheitliche Zurechnung von vorsätzlichen unerlaubten Handlungen und weisungswidrigem Verhalten lässt sich der Rechtsprechung nicht entnehmen. In erster Linie wird hier im konkreten Einzelfall

---

[104] BGHZ 23, 319 (323); 31, 358 (366); 114, 263 (270f.); BGH NJW 1965, 1709 (1710); NJW-RR 1989, 723 (725); OLG Hamburg MDR 1977, 752.

[105] RGZ 63, 341 (343f.); 87, 276 (277); 101, 348 (350); 159, 27 (33).

[106] Vgl. z.B. BGHZ 23, 319 (323); 31, 358 (366); BGH NJW 1965, 1709 (1710) und NJW 1967, 2255 (2257).

[107] So BGH VersR 1965, 240. Vgl. auch BGH VersR 1966, 1154; VersR 1981, 732 (733).

[108] BGHZ 114, 263 (270f.).

[109] RGZ 104, 141 (145f.); BGHZ 23, 319 (323).

[110] RGZ 104, 141 (145); 101, 248 (249) und 101, 348 (350). Ebenso BGH VersR 1981, 732 (733).

[111] MDR 1977, 752.

[112] OLG Celle VersR 1964, 1211.

[113] BGHZ 95, 170 (180).

untersucht, ob das Handeln in das Anwendungsfeld der übertragenen Aufgabe gehört.

Herkömmlicherweise werden dem Schuldner auch nach der Literatur nur Handlungen zugerechnet, die in innerem sachlichem Zusammenhang mit der Erfüllung der Verbindlichkeit im Leistungsbereich stehen, wozu nur gelegentlich der Erfüllung vorkommendes Verhalten nicht gerechnet wird[114]. Eine solche sog. Gelegenheitshandlung liegt vor, wenn die Hilfsperson nicht mehr in dem ihm vom Schuldner zugewiesenen Aufgabenbereich gehandelt hat, sondern die Tätigkeit bloß durch die übertragene Aufgabe begünstigt worden ist, indem sie mit ihr äußerlich zusammentrifft. Teilweise wird die Zurechnung subjektiv auf die Prüfung beschränkt, ob der Gehilfe in seinem Privatverhältnis zum Geschädigten oder im beruflichen Interesse des Anstellungsherrn gehandelt hat[115]. Ursprünglich wurde die Einbeziehung vorsätzlicher Schädigungshandlungen der Hilfsperson verneint, weil das Gehilfenverhältnis gegenüber dem Deliktswillen derart zurücktrete, dass das Verhalten dem Schuldner nicht mehr zugerechnet werden könne[116]. Der Haftungsrahmen des Schuldners dürfe nicht durch eine Einstandspflicht für alle vom Gehilfen gelegentlich der Erfüllung schuldhaft verursachten Schäden über die Maßen weit ausgedehnt werden[117]. Mit der Ausbildung und Anerkennung vertraglicher Schutzpflichten hat sich jedoch die Erkenntnis durchgesetzt, dass unerlaubte Handlungen zumindest bei Verstoß gegen spezifische Vertragspflichten erfasst werden müssen[118]. Die Weisungswidrigkeit schließe den inneren Zusammenhang ohnehin nicht aus[119]. Die Tendenz geht folglich auch hier in die Richtung, unerlaubte Handlungen nicht mehr gänzlich aus dem Anwendungsbereich des § 278 BGB auszuschließen.

Neuerdings will man allein darauf abstellen, ob der Erfüllungsgehilfe eine dem Schuldner im Rahmen des Schuldverhältnisses gegenüber dem Gläubiger bestehende Pflicht verletzt hat. Dazu seien außer den Leistungspflichten auch Nebenpflichten, insbesondere Schutzpflichten, zu zählen. Hier sind zwei Strömungen zu unterscheiden:

---

[114] Oertmann, § 278, Anm. 3 e; Ennecerus/Lehmann, § 44, S. 196; Nussbaum, S. 79f.; Blomeyer, S. 127f.; noch heute ebenso Staud.-Löwisch, § 278, Rnn. 24ff.; Soergel-Wolf, § 278, Rn. 37ff., der unter dem Gesichtspunkt der Risikoerhöhung abgrenzt; Kupisch JuS 1983, 817 (823f.); Westermann JuS 1961, 382 (383, dort auch Fn. 73); Fikentscher, Rn. 519; Schäfer MDR 1969, 271ff.

[115] Hierfür Schäfer MDR 1969, 271 (272f.).

[116] Nussbaum, S. 80.

[117] Schäfer MDR 1969, 271ff.

[118] Westermann JuS 1961, 382 (383); Kupisch JuS 1983, 817 (824).

[119] Heute wohl generell ganz h.M., vgl. z.B. BGHZ 31, 358 (366); MüKo-Grundmann, § 278, Rn. 46.

- Ähnlich der Rechtsprechung wird die Zurechnung der Verletzung von Schutzpflichten zum Teil vermittelnd auf ihrem Wesen nach deliktische Handlungen beschränkt, die noch in den Aufgabenbereich des Erfüllungsgehilfen fallen[120]. Es wird also ein Zusammenhang mit der eigentlichen Gehilfenaufgabe gefordert. Eine umfassende Gehilfenverantwortlichkeit lasse sich nicht allein unter dem Zurechnungskriterium der aus einer gesteigerten Einwirkungsmöglichkeit auf die Integritätsinteressen des Gläubigers resultierenden Kausalität statuieren. Erst das Hinzutreten eines weiteren Zurechnungsgrundes könne den Veranlassungsgedanken tragfähig machen[121]. Stattdessen sei in jedem Einzelfall wertend zu ermitteln, ob die Umstände ein typisches Tätigkeitsrisiko ergeben würden, dass sich allein bei Tätigkeiten in Ausführung der Verrichtung einstellen könne, da dieses risikobehaftete Handeln im Interesse des Schuldners geschehe, der eine besondere Verantwortung für die Durchführung des Vertrages trage[122]. Jedenfalls werde der innere sachliche Zusammenhang durch das Abweichen von dessen Weisungen nicht aufgehoben. Hierin liege nämlich gerade die von § 278 BGB vorausgesetzte Pflichtwidrigkeit des Erfüllungsgehilfen[123].

- Überwiegend wird auf den Zusammenhang zur Erfüllungstätigkeit gänzlich verzichtet und jede Verletzung von Schutzpflichten des Schuldners durch den Gehilfen zugerechnet[124]. Diese Auffassung knüpft an die Lehre vom einheitlichen gesetzlichen Schutzpflichtverhältnis an und überträgt deren Argumente für die Entwicklung der Schutzpflichten auf den Erfüllungsgehilfen. Der Gläubiger bringe dem Schuldner besonderes Vertrauen entgegen, indem er ihm zwecks Abwicklung des Schuldverhältnisses seinen Integritätsbereich eröffne und sich in den von diesem kontrollierten Bereich

---

[120] So noch MüKo-Hanau, 3. Aufl., § 278, Rnn. 31ff. (33f.); Knöfel, S. 29ff.; Mennemeyer, S. 103ff.; 122ff. Mennemeyer, S. 104f., nimmt in seinen Ausführungen die Schutzpflichten als gegeben hin, obwohl er ihnen kritisch gegenübersteht (s.o.). Er meint aber, dass wenn man aus ihnen eine Erweiterung des § 278 BGB ableite, dann nur so weit, wie im Deliktsrecht § 831 BGB reiche („in Ausführung der Verrichtung"), da die Schutzpflichten schließlich zur Umgehung der Exkulpationsmöglichkeit des § 831 I 2 BGB im vertraglichen Bereich durch § 278 BGB entwickelt worden seien.

[121] Mennemeyer, S. 108f.

[122] Mennemeyer, S. 122ff.; Knöfel, S. 30ff.

[123] MüKo-Hanau, 3. Aufl., § 278, Rn. 31.

[124] E. Schmidt AcP 170 (1970), S. 502 (509); Esser/Schmidt I 2, S. 103; Erman-Westermann, § 278, Rn. 40; Köpcke, S. 120f.; MüKo-Grundmann, § 278, Rn. 46; enger Larenz I, S. 302; Spiro, S. 234ff.; Soergel-Schmidt, 10. Aufl., § 278, Rn. 5; Picker AcP 183 (1983), 369 (489); Leßmann JA 1980, 193 (195); Weimar JR 1982, 95; vgl. auch schon Feder, S. 56ff.; Rümelin, S. 87ff.; mit Einschränkungen K. Fischer, S. 32ff. Rümelin und K. Fischer waren Vertreter der sog. uneingeschränkten Haftung, die rein auf den Kausalitätszusammenhang zwischen Gehilfeneinsatz und Schaden abstellten. Rümelin, a.a.O., setzte einengend die Adäquanz durch Begründung der Gefahr eines solchen Schadens mit der Einschaltung voraus.

begebe[125]. Er könne daher erwarten, dass der Schuldner nicht nur in Person, sondern auch durch seine Hilfspersonen die erforderliche Sorgfalt obwalten lasse, da diesen ein schädigender Eingriff erst durch die Verbindlichkeit ermöglicht werde[126]. Zudem entstehe durch die Verschaffung einer Zugriffsmöglichkeit für beigezogene Gehilfen auf die Rechtsgüter des Gläubigers eine besondere Gefährdungssituation[127]. Voraussetzung ist hiernach, dass der Schuldner selbst für gleiches Verhalten ebenfalls zu haften hätte[128]. Da unerlaubte Handlungen und weisungswidriges Verhalten des Erfüllungsgehilfen Schutzpflichtverletzungen darstellen, trägt der Schuldner nach dieser Auffassung über § 278 BGB für sie die Verantwortung.

(b) Stellungnahme

Es zeigt sich, dass unerlaubte Handlungen grundsätzlich nach allen Auffassungen unter § 278 BGB gefasst werden können. Differenzen ergeben sich allein in der Grenzziehung, ab wann die Zurechenbarkeit bejaht wird. Insoweit bestehen zwischen den ersten drei Meinungen nur graduelle Unterschiede.

Dass Handlungen des Erfüllungsgehilfen bei Gelegenheit der Erfüllung einer Verbindlichkeit aus dem Anwendungsbereich des § 278 BGB auszunehmen sind, läßt sich dessen Wortlaut im Gegensatz zu § 831 BGB („in Ausführung der Verrichtung“) nicht entnehmen. Im Gegenteil wurden entsprechende Entwürfe, die ein Handeln „in Ansehung der Erfüllung“[129] oder „in Ausführung der ihnen aufgetragenen Verrichtungen“[130] vorsahen, verworfen[131]. Jedoch hatte dies ausschließlich sprachliche Gründe[132] und der Gesetzgeber mit § 278 BGB keine allgemeine Leutehaftung statuieren wollen[133]. Die Schwierigkeit bei der Auslegung dieser Vorschrift besteht allerdings zum einen darin, dass ihr ihrer Stellung im allgemeinen

---

[125] E. Schmidt, Grundlagen, S. 465 (521).

[126] Esser/Schmidt, S. 103; E. Schmidt AcP 170 (1970), S. 502 (509); Soergel-Schmidt, 10. Aufl., § 278, Rn. 5.

[127] Weimar JR 1982, 95; Soergel-Schmidt, 10. Aufl., § 278, Rn. 5.

[128] E. Schmidt AcP 170 (1970), 509f. und 513.

[129] So § 224 des ersten Entwurfs zum BGB (vgl. o. a gg).

[130] Verhandlungen des 17. dt. Juristentages 1884, II, S. 137.

[131] K. Fischer, S. 32; Köpcke, S. 120f.

[132] S.o. a gg.

[133] BGHZ 23, 319 (323).

Teil des Schuldrechts gemäß ein allgemeiner Grundsatz innewohnt, der sich nur im Zusammenspiel mit einer bestimmten Art von Schuldverhältnis, sprich in der konkreten Anwendung konkretisieren lässt[134]. Zum anderen ist das Kriterium des inneren Sachzusammenhangs für die Abgrenzung denkbar ungeeignet, weil hinsichtlich seiner Voraussetzungen unklar, wie sich aus der sehr kasuistisch anmutenden Rechtsprechung ablesen lässt.

Die Abgrenzung von Tätigkeiten bei Erfüllung und bei Gelegenheit der Erfüllung wird durch die Vorgehensweise der Rechtsprechung und nach der Auffassung von Mennemeyer, Hanau und Knöfel nicht obsolet, da weiterhin der Bezug zum Kreis der übertragenen Tätigkeiten erforderlich ist. Das verschwommene Abgrenzungskriterium des inneren sachlich-funktionalen Zusammenhangs zur Erfüllungsaufgabe wird dadurch nicht deutlicher, sondern lediglich der Anknüpfungspunkt gegenüber der traditionellen Literaturmeinung weiter hinaus geschoben - wobei diese in den letzten Jahrzehnten den Kreis der aufzunehmenden Schutzpflichten gleichfalls immer weiter gezogen hat[135]. Für eine klare Trennung von zurechenbaren und unzurechenbaren Handlungen ist damit nichts gewonnen. Anders ermöglicht die weite Auslegung durch Einbeziehung aller Schutzpflichten eine umfassende Zurechnung von Gehilfenhandlungen, ohne dass Anhaltspunkte für die Verbindung zur Vertragsabwicklung gesucht, ja konstruiert werden müssten.
Die kausale Verbindung zur übertragenen Aufgabe genügt als Abgrenzungskriterium schon den Ansprüchen der engen Auslegung selbst nicht. Denn damit können nur Tätigkeiten ausgeschieden werden, die mit der vertraglichen Verrichtung überhaupt nichts zu tun haben. Es sollen aber aus allen durch die Ausführung bedingten Handlungen diejenigen ausgeschieden werden, die nur bei Gelegenheit stattgefunden haben[136]. Ähnlich verhält es sich mit der Abgrenzung nach Risikogesichtspunkten[137]. Auch hier fehlen tragfähige Abgrenzungsmerkmale. Wo endet die risikosteigernde Eröffnung von Zugriffsmöglichkeiten durch den Schuldner, die der Gehilfe für Handlungen gegen den Gläubiger ausnutzt und die die Zurechnung nach § 278 BGB erlaubt? Vor allem ist aber mit der Einschaltung des Gehilfen keine Risikoerhöhung verbunden, sondern lediglich die Verlagerung der möglichen Urheberschaft eines Schadens. Die Gefahr kann durch spezialisierte Hilfspersonen sogar vermindert werden[138].

---

[134] Kronke, TranspR 1988, 89 (93).

[135] S.o. (a). Vgl. z.B. Westermann JuS 1961, 382 (383); Kupisch JuS 1983, 817 (824).

[136] Schäfer MDR 1969, 271.

[137] Dafür Soergel-Wolf, § 278, Rn. 38.

[138] So mit Recht Mennemeyer, S. 115.

Ein Bedürfnis, den Schuldner durch diese Einschränkungen vor einer Ausuferung seiner Haftung zu bewahren, besteht nicht. Er bedient sich im eigenen Interesse des Erfüllungsgehilfen und kann ihn außerhalb des Einflusses des Gläubigers, der ihm die Einschaltung gestattet hat, für sich tätig werden lassen, so dass er die Gefahr - so der Schutzzweck des § 278 BGB[139] - nicht auf den Gläubiger abwälzen darf.

Auch die Weisungswidrigkeit des Gehilfenverhaltens kann die Zurechenbarkeit nicht ausschließen. Es ist dem schuldhaften Verhalten des Erfüllungsgehilfen geradezu wesensimmanent, dass es der Weisung des Geschäftsherrn widerspricht, selbst wenn es nur eine allgemein in der Aufgabenübertragung implizierte Vorgabe ist, von der abgewichen wird. Würde nur weisungsgemässes Verhalten erfasst, wäre § 278 BGB keine Norm der Zurechnung fremden Verschuldens, sondern es käme wieder auf das Verschulden des Schuldners an, nämlich schuldhaft eine schadensursächliche Weisung erteilt zu haben, sog. culpa in instruendo.

Die Ausklammerung vorsätzlicher Vorgehensweisen des Gehilfen scheitert ebenso, da sie ohne weiteres im engen Zusammenhang zur Verrichtung stehen können[140]. Darüber hinaus spricht § 278 BGB allgemein von Verschulden, ohne sich auf Fahrlässigkeit zu beschränken. Es würde auch gar keinen Sinn ergeben, dem Schuldner zum Wohle des Gläubigers die Haftung für fahrlässige Betätigungen seiner Hilfspersonen aufzuerlegen, diesem die gleiche Wohltat im Falle des schwerer wiegenden Vorsatzes aber vorzuenthalten. Denn Schutzzweck des § 278 BGB ist es, den Gläubiger vor der Undurchsetzbarkeit von Schadenersatzforderungen gegen vermögenslose Gehilfen des Schuldners, der finanziell zumindest im Verhältnis zu Abhängigen wesentlich potenter ist, zu bewahren[141]. Selbständige wie unselbständige Gehilfen des Schuldners bergen ein stetes Insolvenzrisiko, das nicht zu Lasten des Gläubigers gehen kann, da er sich diese nicht als Vertragspartner ausgesucht hat, sondern den Schuldner, der folgerichtig die Gefahr zu tragen hat[142]. Dieser für das Bereicherungsrecht im Mehrpersonenverhältnis anerkannte[143] Grundsatz gilt gleichermaßen auch hier. Ähnlich verhält es sich, wenn der Geschäftsherr unverschuldet einen Gehilfen zugezogen hat, der nicht deliktsfähig ist. Wie bei dessen mangelnder Bonität ist der Schuldner „näher

---

[139] S.o. b.

[140] Erman-Westermann, § 278, Rn. 40. Anders für den Regelfall BGH VersR 1963, 758 (759).

[141] Soergel-Wolf, § 278, Rn. 1.

[142] E. Schmidt AcP 170 (1970), 502 (510).

[143] V. Caemmerer, FS-Rabel, S. 333 (370 und 372); ders. JZ 1962, 385 (389); Jauernig-Stadler, § 812, Rn. 22; H.P. Westermann JuS 1968, 17 (21); krit. Canaris, FS-Larenz, S. 799 (803, 810ff.).

dran“, die Nachteile zu tragen.

Im Deliktsrecht hat sich bereits die Erkenntnis durchgesetzt, dass innerbetrieblich zum Schutze möglicher Schädigungsopfer bei unerlaubten Handlungen eine weitreichende Einstandspflicht begründet werden muss. Das ist mit Schaffung der Institute des körperschaftlichen und betrieblichen Organisationsverschuldens[144] sowie der Ausweitung der Organhaftung nach §§ 31, 89 BGB[145] auf Personen, denen wesensmäßige Funktionen einer juristischen Person zur eigenverantwortlichen Erledigung übertragen worden sind, umgesetzt worden. Zweck dessen ist, die sich aus der Entlastungsmöglichkeit nach § 831 I 2 BGB ergebende unangemessene Risikoverteilung zumindest bei Personen in leitender Stellung zu vermeiden, da diese einen weitgezogenen Verantwortungsbereich mit betrieblichen Kontroll- und Anordnungsbefugnissen innehaben[146]. Somit kann ein breiterer Kreis von Gehilfenhandlungen sicher erfasst werden, was sonst der - vergleichsweise einfach zu führende - Entlastungsbeweis vereiteln könnte. Im Rahmen rechtsgeschäftlicher Sonderverbindungen geht das Schutzbedürfnis durch die bewirkte Nähe über das allgemeine Schutzinteresse anderer Rechtsträger wie gezeigt hinaus, so dass die Einbeziehung sämtlicher Gehilfenhandlungen angezeigt ist. Dieser Gedanke weist auf die Notwendigkeit einer umfassenden Absicherung des Gläubigers gegen Schädigungen der anderen Seite hin, die durch die umfassende Einbeziehung von Schutzpflichten sichergestellt werden kann.

Für eine Erstreckung des § 278 BGB auf Schutzpflichten spricht, dass mit den Mitteln des Deliktsrecht in Ermangelung einer Generalklausel nicht die im rechtsgeschäftlichen Kontakt ausgleichswürdigen und -bedürftigen Nachteile und Schäden, insbesondere keine Vermögensschäden, erfasst werden können[147]. Anders ließe sich auch dem Verschuldensmaßstab dieser Vorschrift nicht gerecht werden, der sich nach der Person des Schuldners richtet und nicht nach der des Erfüllungsgehilfen[148]. Beim Verschulden wird gefragt, ob das Handeln des Gehilfen als Verhalten des Schuldners gedacht, schuldhaft wäre. Ebenso muss bei der Feststellung der Zurechenbarkeit der Handlung verfahren werden. Wie das Verschulden auf eine gedachte Handlung des Schuldners projeziert wird, muss auch das Schädigungsverhalten auf diesen

---

[144] Vgl. dazu Soergel-Zeuner, § 823, Rnn. 215ff.; Staud.-Belling/Eberl-Borges, § 831, Rnn. 19ff.; Hassold JuS 1982, 583ff.

[145] Vgl. dazu BGHZ 49, 19 (21); 77, 74 (76); BGH NJW 1972, 334 und 1980, 1901 (1902); Soergel-Hadding, § 31, Rnn. 15ff.; Staud.-Belling/Eberl-Borges, § 831, Rn. 42.

[146] Soergel-Hadding, § 31, Rn. 18.

[147] E. Schmidt AcP 170 (1970), 502 (508).

[148] S.u. dd.

übertragen werden können. Allein zufällig mit der Erfüllung der Verbindlichkeit zusammentreffende Verletzungshandlungen, die den Gläubiger auch ohne die Sonderverbindung getroffen hätten, sind aus dem Bereich des § 278 BGB auszunehmen. Es muss sich dabei um ein Verhalten handeln, das mit dem Schuldverhältnis rein äußerlich ohne adäquaten Zusammenhang zusammentrifft, ansonsten aber - außer der Übereinstimmung der beteiligten Personen - nichts zu tun hat, weil es z.B. im Vorfeld bei der Anfahrt zu einem Zusammentreffen kommt[149]. Die Ausklammerung endet dort, wo der Erfüllungsgehilfe in den Rechtskreis des Gläubigers eindringt, sei es, weil er dessen räumlichen Bereich betritt, sei es, weil ihm ein Rechtsgut anvertraut wird. Ein bloß raum-zeitliches Zusammentreffen mit der privaten Integritätssphäre des Gläubigers ohne Bezug zum Schuldverhältnis genügt nicht.

Das in der Sonderverbindung gesteigerte Vertrauen in den Geschäftspartner und die gerade durch das Schuldverhältnis eröffnete Einwirkungsmöglichkeit auf den Integritätsbereich des Gläubigers gehen über die allgemeine Verkehrserwartung, in seinen Rechtsgütern nicht beeinträchtigt zu werden, wie sie ohne entsprechendes Schuldverhältnis besteht, hinaus[150]. Beide Faktoren fordern einen vermehrten Schutz des Gläubigers. Nach allem muss die entscheidende Frage nicht lauten, ob der Schuldner, wenn er gehandelt hätte, dem Gläubiger ebenfalls für den eingetretenen Schaden haften würde, sondern ob er ihm aus dem besonderen Schuldverhältnis zum Schadenersatz verpflichtet wäre.

Einzuhalten sind vom Erfüllungsgehilfen also neben Haupt- und Nebenleistungspflichten auch die vom Schuldner zu beachtenden weiteren Verhaltenspflichten oder Nebenpflichten, vor allem die Schutzpflichten. Es ist das Gesamtverhalten erfasst, zu dem sich der Schuldner verpflichtet hat. Dazu gehören die Schutzpflichten. Diese geradezu verallgemeinernde Sichtweise, die einen Teil des Deliktsrechts in den rechtsgeschäftlichen Bereich zu transferieren scheint, rechtfertigt sich daraus, dass Grundlage für die Schadenshaftung in jenem Bereich - abgesehen von Rechtswidrigkeit und Verschulden - allein die ursächliche Handlung ist, hier demgegenüber zusätzlich die besondere Verbindung der Beteiligten. Es lässt sich also festhalten, dass der Kreis zurechenbarer Gehilfenhandlungen nicht nur durch den Leistungs- und Schutzbereich begrenzt ist, den der Schuldner gegenüber dem Gläubiger zu beachten hat, sondern

---

[149] Nach E. Schmidt, AcP 170 (1970), 502 (508), soll es dagegen schon genügen, wenn die Einwirkungsmöglichkeit jedem Dritten offen gestanden hätte, um die Anwendung der Vertragsregeln zu verneinen. Dabei vernachlässigt er jedoch den Grund, warum es überhaupt zu dem Rechtsgüterkontakt gekommen ist: das Schuldverhältnis. In dem von ihm genannten Beispiel schlägt ein Malermeister aus Versehen beim Kunden ein Fenster ein. Handelt der Schuldner selbst, so hat er seine Schutzpflichten aus dem Vertrag verletzt und haftet für den eingetretenen Schaden, und zwar unabhängig davon, ob er das Fenster nicht für das des Kunden hielt (so bei E. Schmidt, a.a.O.). Nichts anderes kann für seinen Erfüllungsgehilfen gelten. Denn ein unbeteiligter Dritter würde nicht mit einer Leiter auf dem Grundstück des Gläubigers hantieren.

[150] Esser/Schmidt I 2, S. 96, 103f.; Weimar JR 1982, 95; E. Schmidt AcP 170 (1970), 502 (509).

dass die Pflichtenkreise deckungsgleich sind, da der Schuldner den Erfüllungsgehilfen - abhängig oder unabhängig - an seine Stelle setzt, um arbeitsteilig eine Aufgabe zu bewältigen, die er alleine nicht hätte erledigen können. Einer Einbeziehung der Schutzpflichten in den vertraglichen Leistungsbereich bedarf es daher nicht. Dies hat aber nichts mit der von Schäfer[151] befürworteten subjektiven Abgrenzung nach geschäftlichem oder privatem Handlungswillen zu tun. Eine auf die innere Willensseite des Erfüllungsgehilfen abstellende Zurechnung muss daran scheitern, dass deren Veranlassung im Schaden liegt und nicht im Verschuldensgrad, mit dem die Hilfsperson ihn herbeigeführt hat. Dies liefe wieder auf die abzulehnende Differenzierung zwischen vorsätzlichem und fahrlässigem Gehilfenverhalten hinaus, die § 278 BGB schon seinem Wortlaut („Verschulden") nach nicht entnommen werden kann. Im Gegenteil spricht dieser sogar dagegen.

Denkbar wäre allenfalls eine Abgrenzung nach dem Grad der Weisungsunterworfenheit von selbständigen Drittunternehmern. Unterlägen diese einem weitgehenden Direktionsrecht des Schuldners, käme dessen umfassende Verantwortlichkeit in Betracht, ansonsten eine auf den Leistungsbereich begrenzte Haftung. Damit würde aber das eine verschwommene Abgrenzungskriterium (der innere sachliche Zusammenhang) durch ein neues ersetzt. Die Grenzziehung wäre schwierig. Außerdem können die Hilfspersonen vollkommen eigenständig tätig werden, ohne den Endzweck ihres Handelns kennen zu müssen[152]. Und es kann nicht von der aus der Sicht des Gläubigers zufälligen Qualität der Weisungsunterworfenheit des Dritten abhängen, ob er sein Integritätsinteresse umfassend geschützt sieht.

dd. Verschulden des Erfüllungsgehilfen

Das Verhalten des Erfüllungsgehilfen muss schuldhaft gewesen sein. Erfasst sind Vorsatz und jede Form der Fahrlässigkeit[153]. Besteht zugunsten des Schuldners eine Haftungsmilderung, ist der Verschuldensgrad maßgebend, für den er selber einzustehen hat[154]. D.h., wenn seine eigene Haftung auf ein qualifiziertes Verschulden beschränkt ist, muss er auch nur insoweit für den Erfüllungsgehilfen eintreten[155]. Regelmäßig knüpft der Sorgfaltsmaßstab an die Stellung des Schuldners an[156], solange der Erfüllungsgehilfe nicht als

---

[151] MDR 1969, 271 (272f.).

[152] Esser/Schmidt I 2, S. 100.

[153] Palandt-Heinrichs, § 278, Rn. 27.

[154] RGZ 65, 17 (20); Larenz I, S. 304; Esser/Schmidt I 2, S. 102.

[155] MüKo-Grundmann, § 278, Rn. 49.

[156] BGHZ 31, 358 (359 u. 367); Esser/Schmidt I 2, S. 102.

Fachmann in besonderer Weise Vertrauen in Anspruch nimmt. Dann ist der für ihn geltende Sorgfaltsmaßstab heranzuziehen[157].

2. Exkurs: § 831 BGB

Im Deliktsrecht hat der Geschäftsherr gem. § 831 BGB für die unerlaubten Handlungen seiner Gehilfen einzustehen. Eine Sonderverbindung wie bei § 278 BGB wird hier nicht vorausgesetzt[158]. Dahinter steht der Gedanke, dass derjenige, der für sich einen anderen zu einer Tätigkeit heranzieht, besondere Verkehrspflichten - bei Auswahl und Überwachung - gegenüber Dritten zu deren Schutz zu beachten hat, ganz gleich, ob zu diesen ein Rechtsverhältnis besteht, da die Bestellung zu einer an sich rechtmäßigen Verrichtung nicht die Verantwortung allein dem Gehilfen zufallen lässt[159].

Der Geschäftsherr kann sich durch den Nachweis, dass er den Verrichtungsgehilfen, wie die Hilfsperson hier genannt wird, sorgfältig ausgesucht und überwacht hat, gem. § 831 I 2 BGB entlasten[160]. Als Verrichtungsgehilfe wird nur die Hilfsperson verstanden, die entgeltlich oder unentgeltlich in abhängiger, weil weisungsgebundener Stellung zum Geschäftsherrn für diesen tätig wird, so dass er die Verrichtungen des Handelnden jederzeit beschränken, entziehen oder nach Zeit und Umfang bestimmen kann[161]. Daher sind Arbeitnehmer des Geschäftsherrn Verrichtungsgehilfen, selbständige Unternehmer dagegen in der Regel nicht, weswegen man auch von dem Erfordernis sozialer Abhängigkeit spricht[162]. Was bei § 278 BGB wie gesehen lebhaft umstritten ist, ergibt sich für § 831 BGB aus dem Wortlaut. Der Verichtungsgehilfe muss in Ausführung der Verrichtung, also in innerem Zusammenhang zum Leistungsbereich der aufgegebenen Tätigkeit gehandelt haben. Ein räumlich-zeitliches Zusammentreffen genügt nicht, während die Weisungswidrigkeit des Handelns § 831 BGB nicht ausschließt [163].

Der wesentliche Unterschied zu § 278 BGB besteht aber darin, dass der Geschäftsherr bei unerlaubten

---

[157] BGHZ 114, 263 (272).

[158] Fikentscher, Rn. 1301; Soergel-Zeuner, § 831, Rn. 1.

[159] Zeuner, a.a.O., § 278, Rn. 1; MüKo-Wagner, § 831, Rn. 1.

[160] Palandt-Sprau, § 831, Rn. 1.

[161] RGZ 86, 424 (432); 148, 154 (161); 170, 1 (8); BGHZ 14, 163 (177); BGH NJW 1966, 1807 (1808).

[162] Zeuner, a.a.O., § 831, Rnn. 17f.; MüKo-Wagner, § 831, Rnn. 10ff.; Medicus, BR, Rn. 811.

[163] BGHZ 11, 151 (153); 49, 19 (23); BGH NJW 1971, 31 (32); Fikentscher, Rn. 1306; MüKo-Wagner, § 831, Rn. 19ff.

Handlungen seiner Gehilfen für vermutetes eigenes Verschulden haftet, während es auf ein Verschulden der Verrichtungsgehilfen nicht ankommt[164]. Die Abwesenheit des Verschuldens hat infolge der Umkehrung der Beweislast der Geschäftsherr nachzuweisen[165].

3. Abdingbarkeit der Haftung für Gehilfenverschulden in allgemeinen Geschäftsbedingungen

Dem Schuldner ist die Freizeichnung von der Haftung für seine Erfüllungsgehilfen durch § 278 S. 2 BGB grundsätzlich gestattet. Sogar bei vorsätzlichem Verhalten der Hilfspersonen kann er sich auf diese Weise befreien. In allgemeinen Vertragsbedingungen wird diese Möglichkeit durch § 309 Nr. 7 lit. b BGB begrenzt. Gegenüber Nichtkaufleuten verbietet diese Vorschrift die Abbedingung der Haftung des Schuldners für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit seiner Gehilfen[166]. Im kaufmännischen Verkehr ist § 309 BGB wegen § 310 BGB nicht anwendbar. Dort erfolgt die Inhaltskontrolle allein über § 307 BGB. Die Haftung für Vorsatz seiner Erfüllungsgehilfen darf der Verwender dort jedoch ebensowenig formularmäßig ausschließen[167], für grobe Fahrlässigkeit nur ausnahmsweise[168]. Insofern wird neben der Branchenüblichkeit darauf abgestellt, ob der Kunde des Verwenders sein Schadensrisiko kostengünstiger versichern kann als dieser seine Haftpflicht und ob der Geschädigte das Risiko beherrschen konnte, weil es in seine Einflusssphäre fiel[169]. Bei Kardinalpflichten steht aber die Prävention entgegen, so dass deren grob fahrlässige Verletzung nicht am Maßstab der Versicherbarkeit gemessen werden kann und die Freizeichnung in Geschäftsbedingungen selbst bei einfacher Fahrlässigkeit der Hilfspersonen unwirksam ist[170]. Kardinalpflichten sind die wesentlichen, sich aus der Natur des Vertrages ergebenden Pflichten, deren Einschränkung den Vertragszweck gefährdet, d.h. die sich als wesentlich für die Durchführung des

---

[164] Palandt-Sprau, § 831, Rn. 3; Staud.-Belling/Eberl-Borges, § 831, Rn. 23.

[165] Zeuner, a.a.O., § 278, Rn. 1.

[166] Larenz I, S. 304.

[167] MüKo-Basedow, § 309, Rn. 34.

[168] BGH ZIP 1985, 689.

[169] BGH TranspR 1998, 374 (376f.); MüKo-Basedow, § 309, Rn. 32; Soergel-Wolf, § 278, Rn. 60; Herber, TranspR 1998, 344 (345); Hübsch, S. 60.

[170] BGHZ 89, 363 (366ff.); BGH NJW-RR 1989, 953 (955f.); BGH NJW 1985, 2258 (2261); Hübsch, S. 61, m.w.N.; a.A. OLG Bremen VersR 1987, 772 (773) für AGB eines Kaibetriebes unter Hinweis auf die Transportversicherungen der Vertragspartner von Umschlagsunternehmen, die die Schadensrisiken absichern. Bei nichtwesentlichen Vertragspflichten wird die formularmäßige Freizeichnung für grobes Verschulden dagegen von der Rspr. im Allgemeinen zugelassen (BGH NJW 1988, 1785 (1788); BGH NJW-RR 1989, 953 (956); OLG Hamburg VersR 1985, 57f.).

Vertrages aus demselben ergebenden Pflichten[171]. Wegen der besonderen Einwirkungsmöglichkeit des Beförderers aufgrund der Obhut an der Ware ist die Ladungsfürsorge beim Transportvertrag Kardinalpflicht.

4. Italien

a. Zurechnung im Rahmen von Schuldverhältnissen

Dem deutschen § 278 BGB entspricht in Italien Art. 1228 C.C., nach dem der Schuldner für vorsätzliches oder fahrlässiges Verhalten seiner Gehilfen einzustehen hat. Dieser lautet:

> „Salva diversa volontà delle parti, il debitore che nell'adempimento dell'obbligazione si vale dell'opera di terzi, risponde anche dei fatti dolosi o colposi di costoro[172]."

Vergleichbar mit dem deutschen Gesetzeszweck hat der italienische Gesetzgeber es für gerecht und vernünftig erachtet, die aus dem Recht der unerlaubten Handlungen bekannte Zurechnung von Gehilfenverschulden[173] ins Vertragsrecht zu übertragen, da der Schuldner nicht nur die Vorteile daraus ziehen soll, dass er sich für die Erfüllung seiner Verbindlichkeiten Dritter („ausiliari") bedient, sondern auch für die von diesen verschuldeten Schäden einstehen muss[174]. Wie § 278 BGB ist die Vorschrift wegen ihres weiten Wortlautes sowohl auf abhängig als Arbeitnehmer im Unternehmen des Schuldners Beschäftigte als auch auf unabhängige Unternehmer anwendbar, die ganz oder zum Teil seine Verpflichtung übernommen haben[175]. Es herrscht Einigkeit, dass die Tätigkeit des Gehilfen mit der Leistungserbringung in Zusammenhang stehen muss, wobei unerheblich ist, ob sie die Erfüllung gänzlich herbeigeführt oder nur dazu beigetragen hat[176]. Fehlt die so festzustellende Verbindung dagegen, war also

---

[171] BGHZ 103, 316 (322); BGH NJW-RR 1989, 533 (535); Roussos, Freizeichnung, S. 85. Grundlage für diese Begriffsbestimmung ist nach den Vorstellungen des Gesetzgebers § 9 II Nr. 2 AGBG a.F. gewesen (RegEntw., BR-Drucksache 360/75 und BT-Drucksache 7/3919).

[172] Text mit deutscher Übersetzung bei Bauer/Eccher/König/Kreuzer/Zanon, S. 614f.

[173] S. dort Art. 2049 C.C.; vgl. u. b.

[174] Pescatore/Ruperto, Codice Civile, Art. 1228, Anm. 1; Cass., Foro. it., Mass. 1952, 577.

[175] Cass., Giust. civ., Mass. 1968, 1478 und Giust. civ., Mass. 1973, 113; Cian/Trabucchi-Zaccaria, Art. 1228, Anm. 1; Rescigno, Diritto Privato, S. 660.

[176] Pescatore/Ruperto, Codice Civile, Art. 1228, Anm. 2. Cass., Giust. civ., Mass. 1963, 1313, Giust. civ., Mass. 1970, 451 und Giust. civ., Mass. 1974, 290.

die Verrichtung des Dritten nicht kausal für die Erfüllung, ist Art. 1228 C.C. unanwendbar. Ein Abweichen des Dritten von der ihm übertragenen Aufgabe ist dabei unerheblich, solange seine Handlung einen Vertragsbruch bezüglich der Schuldnerpflichten beinhaltet[177]. Der sachlich-funktionale Zusammenhang wird also auch hier eher weit bestimmt. Denn der Erfüllungsgehilfe kann das ihm eigentlich zugedachte Betätigungsfeld verlassen, wenn er eine Verpflichtung des Schuldners aus dem Schuldverhältnis verletzt, ohne dass die Zurechnung scheitert.

Nach Art. 1229 I C.C.[178] kann der Schuldner seine Haftung für vorsätzliches und grob fahrlässiges Verhalten auch seiner Hilfspersonen anders als nach deutschem Recht gem. § 278 S. 2 BGB nicht im voraus ausschließen oder beschränken[179]. Jedoch eröffnet Art. 1228 C.C. für einfache Fahrlässigkeit die Möglichkeit, dass der Schuldner für seine Gehilfen bei entsprechendem Willen der Parteien nicht eintreten muss[180].

b. Zurechnung fremder unerlaubter Handlungen

Die dem § 831 BGB entsprechende Regelung für die Geschäftsherrnhaftung findet sich in Art. 2049 C.C.:

> „I padroni e i commitenti (2082 ss.) sono responsabili per i danni (2056 ss.) accercati dal fatto ille-cito dei loro domestici e commessi nell'esercizio delle incombenze a cui sono adibiti[181]."

Zweck der Norm ist es, ausgehend vom Gedanken der culpa in eligendo vel vigilando, das Verschuldensprinzip jedoch verlassend, eine „mittelbare" Verantwortlichkeit des Geschäftsherrn für unerlaubte Handlungen seiner Verrichtungsgehilfen zu schaffen, von der jener sich nur durch den Nachweis befreien kann, dass die Voraussetzungen der Vorschrift nicht erfüllt sind[182]. Eine sonstige Exkulpationsmöglichkeit wie in § 831 BGB durch den Nachweis sorgfältiger Auswahl und Überwachung existiert

---

[177] Cian/Trabucchi-Zaccaria, Art. 1228, Anm. 3.

[178] Textabdruck bei Di Majo, S. 353; mit deutscher Übersetzung bei Bauer/Eccher/König/Kreuzer/Zanon, S. 616f.

[179] Burdese, Diritto Privato, S. 338. Die Anwendbarkeit von Art. 1229 I C.C. auf die Gehilfenhaftung ist lebhaft umstritten (vgl. die Nachweise bei Zaccaria, a.a.O., Art. 1229, Anm. 2).

[180] Cass., Giust. civ., Mass. 1975, 877; Burdese, a.a.O., S. 338.

[181] Text mit deutscher Übersetzung bei Bauer/Eccher/König/Kreuzer/Zanon, S. 967.

[182] Pescatore/Ruperto, Codice Civile, Art. 2049, Anm. 1; Cian/Trabucchi-Zaccaria, Art. 2049, Anm. I 2; Rescigno, Diritto Privato, S. 768; Cass., Giust. civ., Mass. 1970, 1175; Trabucchi, Diritto Civile, S. 211f.

nicht[183]. Die Haftung ist objektiv, also eine Erfolgshaftung, d.h. unabhängig von der Schuld des Verantwortlichen, und nur auf die Beziehung zwischen Schädiger und Geschäftsherrn gegründet[184]. Jedoch ist sie dadurch begrenzt, dass der unmittelbar Handelnde in seiner Person alle Voraussetzungen einer unerlaubten Handlung verwirklicht haben muss[185].

Art. 2049 C.C. setzt zwingend voraus, dass der „domestico" (Hausbedienstete) oder „commesso" (Angestellte) ungeachtet der Dauer in einem die Weisungsunterworfenheit begründenden Anstellungsverhältnis zum Herrn steht, das diesem eine Aufsichtsmöglichkeit gewährt. Allerdings findet die Regelung auch auf denjenigen Anwendung, der sich für die Ausführung einer Tätigkeit des „commesso" eines Dritten bedient[186]. Ein selbständiger Auftragnehmer ist daher in der Regel nicht erfasst, weil er selbstverantwortlich sein Geschäftsrisiko trägt und die Gewinne einstreicht[187]. Für den Zusammenhang zwischen Verrichtungstätigkeit und unerlaubter Handlung ist zumindest erforderlich, dass die Ausführung das schädigende Verhalten oder Ereignis im Sinne natürlicher Kausalität notwendig ermöglicht oder wenigstens begünstigt hat[188]. Fällt der Schaden nur rein zufällig mit der Aufgabe zusammen, so genügt dies nicht. Ein Abweichen des Gehilfen von Weisungen des Geschäftsherrn oder vom eigentlichen Tätigkeitsbereich hindert nicht die Anwendbarkeit des Art. 2049 C.C.[189]. Dies gilt nicht, wenn er vorsätzlich gehandelt hat. Ferner sind unerlaubte Handlungen auf der Anfahrt nicht von Art. 2049 C.C. erfasst[190].

Umstritten ist, ob das Verbot der Haftungsfreizeichnungen für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit aus Art.

---

[183] Kindler, Ital. Recht, S. 213; Rescigno, Diritto Privato, S. 768; Trabucchi, Diritto Civile, S. 211.

[184] Trabucchi, Diritto Civile, S. 211; Cian/Trabucchi-Zaccaria, Art. 2049, Anm. I 1; Burdese, a.a.O., S. 592.

[185] Zaccaria, a.a.O., Art. 2049, Anm. I 5, m.w.N., str.

[186] Pescatore/Ruperto, Codice Civile, Art. 2049, Anm. 1 und 2bis, m.w.N. Dass „committenti" grundsätzlich wirklich nur Arbeitgeber sein können, ist bestritten. Insbesondere die Rechtsprechung tendiert zu einer eher extensiven Auslegung des Begriffs (vgl. die Nachweise bei Zaccaria, a.a.O., Art. 2049, Anm. III 1.

[187] Cass., Giust. civ., Mass. 1967, I, 571: Eine Ausnahme besteht, wenn der Auftragnehmer kraft Vertrages oder der Tatsachen des Einzelfalles gleich einem Angestellten den Auftrag strikt nach den jederzeitigen Anordungen und Weisungen des „committente" (Geschäftsherrn) ausführt.

[188] Cass., Giust. civ., Mass. 1971, 2040; Cass. 79/1708; 82/100; 83/75; Rescigno, Diritto Privato, S. 768; Pescatore/Ruperto, Codice Civile, Art. 2049, Anm. 1, m.w.N.

[189] Cass., Giust. civ., Mass. 1969, 1631; 74/1354.

[190] Zaccaria, a.a.O., Art. 2049, Anm. II 2f.

1229 C.C. auch im außervertraglichen Bereich gilt, so dass es auch auf Art. 2049 C.C. anzuwenden ist[191].

5. Dänemark

a. Vertraglicher Bereich

Die dänische Regelung für die Zurechnung von Gehilfenverschulden im vertraglichen Bereich ist über 300 Jahre alt. Die 3-19-2-Regel stammt noch aus dem Danske Lov König Christians V. von 1683, besitzt aber nach wie vor Gültigkeit[192]. Danach hat der Arbeitgeber Vertragsbrüche infolge Vorsatzes und Fahrlässigkeit seiner Angestellten im weitestgehenden Umfang zu vertreten[193]. Wie im deutschen und italienischen Recht handelt es sich auch hierbei um eine objektive Haftung, die kein eigenes Verschulden des Geschäftsherrn voraussetzt, sondern diesen mit seinem Gehilfen gleichsetzt[194].

Zwar spricht der weiter gültige Ursprungstext von der Haftung des Hausherrn für den Diener, aber heute ist allgemein anerkannt, dass die Regel immer gilt, wenn eine Person sich von einem anderen in irgendeiner Weise helfen lässt. Voraussetzung ist allein ein Über-/Unterordnungsverhältnis zwischen Geschäftsherrn und Gehilfen[195]. Ob die Hilfsperson fest angestellt ist oder in leitender Funktion tätig ist, ist unerheblich. Dagegen wird die Frage, ob auch selbständige Unternehmer der Norm unterfallen, nicht einheitlich beantwortet. Es besteht aber eine gewisse Tendenz, das Verhalten unabhängiger Dritter zuzurechnen, wenn der Geschäftsherr als Eigentümer einer Immobilie oder Inhaber eines Gewerbebetriebes zu einer bestimmten Tätigkeit verpflichtet ist, um Schäden eines anderen vorzubeugen[196]. Die Haftungsregeln für das Verhalten unabhängiger Hilfspersonen sind erst in den letzten Jahren bereichsspezifisch für bestimmte Rechtsgebiete entwickelt worden. So auch im Seerecht, wo der

---

[191] Die wohl h.M. bejaht dies (vgl. Burdese, Diritto Privato, S. 591; Zaccaria, a.a.O., Art. 1229, Anm. 2, m.w.N.).

[192] Lyngsö, Danish Law, S. 119 (130); Ring/Olsen-Ring, Skand. Recht, Rn. 340. In Norwegen entspricht ihr die 3-21-2-Regel des Norske Lov von 1687. In Schweden und Finnland wird die Haftung für Gehilfenverschulden nicht durch Gesetz geregelt und erfasst gewohnheitsrechtlich im deliktischen Bereich nur die Verantwortung für leitende Angestellte, es sei denn, dass der abhängig Beschäftigte eine spezielle Aufgabe übernommen hat, die mit besonderer Sorgfalt auszuführen ist (Riska, S. 89 (96f.)).

[193] Lyngsö, Danish Law, S. 119 (130f.); Ring/Olsen-Ring, a.a.O., Rn. 340; Rechnagel, S. 192.

[194] D.C.C.L., S. 98; Riska, S. 89 (96); Vinding Kruse, Danish Law, S. 161 (165f.).

[195] Vinding Kruse, Erstatningsretten, S. 249.

[196] Vinding Kruse, Erstatningsretten, S. 250f.

Beförderer für Kapitän, Mannschaft, Lotsen und andere, die im Dienste des Schiffes tätig werden, einzustehen hat[197]. Anerkannt ist, dass der Schaden in Ausübung der übertragenen Tätigkeit und mit einem gewissen inneren Zusammenhang mit dieser verursacht worden sein muss und nicht bei rein privaten Handlungen des Gehilfen[198].

b. Deliktsrecht

Die Vorschrift des Danske Lov 3-19-2 wird heute auch im Deliktsrecht für mindestens fahrlässige Handlungen der Verrichtungsgehilfen im Rahmen ihnen übertragener Aufgaben herangezogen[199]. Um das Jahr 1800 wurde sie von den Gerichten auf den vertraglichen Bereich beschränkt, was sich fast während des gesamten 19. Jahrhunderts fortsetzte[200]. Anders als im deutschen Recht, aber entsprechend dem italienischen[201] muss der Gehilfe bei Anwendung der 3-19-2-Regel im Recht der unerlaubten Handlungen volldeliktisch, d.h. selbst schuldhaft gehandelt haben. Allerdings genügt für die Durchsetzung des Anspruches gegen den Geschäftsherrn der Nachweis, dass die Hilfsperson den Schaden fahrlässig herbeigeführt hat[202].

Unstreitig unterfallen dem Begriff des Verrichtungsgehilfen abhängig und weisungsgebunden Beschäftigte, wobei es unerheblich ist, ob das Verhältnis zum Geschäftsherrn dauerhaft ist, ob ein Vertrag mit diesem besteht und ob ein Entgelt gezahlt wird. Entscheidend ist vielmehr die Aufsichtsmöglichkeit des Geschäftsherrn im Rahmen eines Unterordnungsverhältnisses[203]. Das schädigende Verhalten muss während der Verrichtung vorgenommen werden[204]. Es muss daher in einem funktionalen oder natürlichen

---

[197] Riska, S. 89 (97f.). Zum Seerecht u. II 6.

[198] Vinding Kruse, Erstatningsretten, S. 256.

[199] Dübeck, Dän. Recht, S. 228.

[200] Vinding Kruse, Danish Law, S. 161 (165). Erst 1895 schloss sich die dänische Gerichtsbarkeit einer starken Strömung in der Lehre an, die seit langem die Ausdehnung auf den außervertraglichen Bereich forderte.

[201] Dazu o. 4 b.

[202] Vinding Kruse, Danish Law, S. 161 (166 und 168); D.C.C.L., S. 98. Riska, S. 89 (96).

[203] Riska, S. 89 (96); Dübeck, Dän. Recht, S. 228; D.C.C.L., S. 98; Vinding Kruse, Danish Law, S. 161 (166f.): Nach h.M. gilt die 3-19-2-Regel auch für leitende Angestellte, insbesondere von juristischen Personen. Die Einbeziehung selbständiger Unternehmer wird dagegen vorwiegend verneint und wurde vom höjesteret, dem obersten dänischen Gericht (vgl. dazu Spaude, S. 15), nur in Einzelfällen wegen der Besonderheiten der Arbeitsteiligkeit im modernen Wirtschaftsverkehr bejaht.

[204] Rechnagel, S. 192; Riska, S. 89 (96); D.C.C.L., S. 99.

inneren Zusammenhang zur übertragenen Aufgabe stehen, braucht aber nicht unmittelbar auf deren Ausführung abzuzielen, sondern kann auch anläßlich einer Abschweifung des Gehilfen während der Arbeitszeit erfolgen[205]. Diese Verbindung muss im jeweiligen Einzelfall gesondert festgestellt werden[206]. Auf vorsätzliche Handlungen des Verrichtungsgehilfen ist die Regel im deliktischen Bereich grundsätzlich nicht anzuwenden. Das entscheidende Kriterium für die Abgrenzung ist, ob die Handlung wegen des Vorsatzes von so außergewöhnlicher Art ist, dass sie vollkommen aus dem Umfeld der übertragenen Tätigkeit herausfällt. Dem dürften in erster Linie nach deutschem Verständnis absichtliche Schädigungen unterfallen. Für Verstöße gegen ausdrückliche Weisungen des Geschäftsherrn wird dies demgegenüber in der Regel nicht gelten[207].

II. Die Hilfspersonen des Seegüterbeförderers

Bis 1940 fehlte in Deutschland eine eigenständige Norm, mit der die Haftung des Beförderers auf das Verschulden seiner Gehilfen hätte erweitert werden können. Im Landfrachtrecht gab es bereits § 431 HGB, dessen Ausdehnung auf den Seegüterbeförderer aber abgelehnt wurde[208]. Eine Analogie war mangels Lücke nicht möglich, da seit Schaffung des BGB das Erfüllungsgehilfenverschulden nach Art. 2 EGHGB über § 278 BGB zugerechnet werden konnte[209]. Die durch das zum 1.1.1940 in Kraft getretene SFrG von 1937 in das HGB aufgenommene seerechtliche Sondervorschrift des § 607 HGB nennt als Gehilfen des Seegütertransporteurs für den Bereich der Ladungsfürsorge nach den §§ 606ff. HGB ausdrücklich seine Leute und die Schiffsbesatzung. Ein oft diskutiertes Problem im Seehandelsrecht ist das Verhältnis zwischen Beförderer und Hilfspersonen. Muss jener auch für deren Verschulden bei Ladungsschäden einstehen, wenn sie eine unabhängige Stellung einnehmen oder ist es erforderlich, dass sie von ihm abhängig sind? Vielfach wurde diese Frage für unabhängige Stauereibetriebe erörtert. In Betracht kommen aber auch beauftragte Werften oder Klassifikationsgesellschaften. Daneben ist die Gehilfenhaftung bei der See- und Ladungstüchtigkeit nach § 559 HGB zu betrachten, die eine § 607 HGB entsprechende Regelung vermissen lässt.

---

[205] Dübeck, Dän. Recht, S. 228; Vinding Kruse, Danish Law, S. 161 (167).

[206] D.C.C.L., S. 99: Der oberste norwegische Gerichtshof - die gleiche Regelung gilt auch nach norwegischem Zivilrecht (Norske Lov 3-21-2, vgl. o. Fn. 203), weil König Christian V. beide Länder in Personalunion regierte - hat diesbezüglich entschieden, dass dabei Gesichtspunkte der Billigkeit entscheidend sind.

[207] Vinding Kruse, Danish Law, S. 161 (167).

[208] Pappenheim III, S. 441. Zuvor galt seit 1861 bereits Art. 400 ADHGB.

[209] Wollny, S. 37.

1. Leute

Im deutschen Seehandelsrecht wird der Begriff der Leute in § 607 I HGB im Zusammenhang mit der Regelung der Beförderhaftung für Ladungsschäden durch kommerzielles oder nautisches Verschulden verwendet. Als Leute des Beförderers werden alle in seinem Betrieb angestellten Personen verstanden, unabhängig davon, ob sie in den konkreten Beförderungsvorgang eingebunden sind[210]. Es genügt eine schadensstiftende Handlung bei Gelegenheit der Dienstverrichtung, die allerdings mit der Tätigkeit in einem gewissen Zusammenhang stehen und durch das Dienstverhältnis begünstigt worden sein muss[211].

a. Ausweitung des Leute-Begriffs auf selbständige Gehilfen

Fraglich ist allein, ob das Merkmal der Unselbständigkeit im Seehandelsrecht tatsächlich Voraussetzung dieses Rechtsbegriffes ist. Im Eisenbahntransportrecht erfährt es eine deutliche Hervorhebung durch die Bezeichnung der erfassten Personen als „Bedienstete". Im bürgerlichen Recht wird der Leute-Begriff ebenfalls eng verstanden und dementsprechend nur für Angestellte, Arbeiter oder Angehörige des Wirts, also unselbständige oder abhängige Personen verwandt[212]. Im Seebeförderungsrecht wird eine Ausdehnung des Leute-Begriffs auf selbständige Hilfspersonen von der h. M.[213] ebenfalls nicht vorgenommen - zumal insoweit der Rückgriff auf § 278 BGB möglich ist[214] -, obwohl Art. IV § 2 lit. a und q HR, auf den § 607 I und II HGB in seinem Ursprung zurückgeht, nicht nur unselbständige Hilfspersonen erfasst.

aa. Französische Originalfassung und englische Übersetzung der Haager Regeln

Die in der amtlichen französischen Originalfassung und der englischen Übersetzung genannten „préposés" bzw. „servants" stehen zwar als durch entsprechenden Vertrag Dienstverpflichtete stets im Abhängigkeitsverhältnis zum Beförderer, aber der „agent" (Schiffsmakler) im Sinne der Haager Regeln kann als Beauftragter auch selbständig für diesen tätig werden[215]. Regelmäßig wird im anglo-amerikanischen Rechtskreis nicht einmal zwischen „servant" und „agent" unterschieden, sondern beide Begriffe werden als Wendung „servants and agents" zur Zusammenfassung sämtlicher Hilfspersonen, unselbständiger wie selbständiger,

---

[210] RGZ 7, 125 (127) und 104, 150 (151f.); Herber, SeehandelsR, S. 317; Wollny, S. 70.

[211] Hoffmann, Haftung, S. 23.

[212] Palandt-Sprau, § 701. Rn. 10; Jauernig-Mansel, § 701, Rn. 8.

[213] Vgl. z.B. Staud.-Belling/Eberl-Borges, § 831, Rn. 44; Herber, SeehandelsR, S. 317; Wollny, S. 71; Kronke TranspR 1988, 89 (92).

[214] Herber, SeehandelsR, S. 317.

[215] Wollny, S. 71.

verwendet[216]. In Scrutton[217] wird neben den „servants or agents“ als Person, für deren Fehlverhalten der carrier einzustehen hat, ausdrücklich der independent contractor benannt. Für Art. 4 II brit. COGSA von 1924/1971, der ebenfalls auf Art. IV § 2 HR zurückgeht, ist anerkannt, dass selbständige Stauer unter die „agents“ fallen, was daher auch für deren Schauerleute gelten müsse[218]. Jedoch wird insoweit eine Einschränkung gemacht, wenn es sich um Diebstähle von Ladungsteilen durch Schauerleute selbständiger Stauereiunternehmen handelt, die nicht während der Verrichtung der vertraglich vom independent contractor geschuldeten Tätigkeit begangen werden, sondern ohne jegliche Verbindung zu dieser[219]. Im englischen Recht hat diese Sichtweise nach Scrutton[220] ihren Grund darin, dass mit der vertraglichen Übernahme der in der Vorschrift bezeichneten Tätigkeiten zur Ladungsfürsorge durch den Carrier „the statute imposes an inescapable personal obligation“[221]. Schiffsbauer und Reparaturwerften werden dagegen nicht den „servants“ oder „agents“ zugeordnet[222].

Noch weitergehend ist für den amerikanischen COGSA von 1936[223] anerkannt, dass „servants and agents“ alle Hilfspersonen inkl. „independent contractors“ umfassen. Da den Beförderer nämlich eine gesetzliche -

---

[216] Knöfel, S. 166ff. Vgl. z. B. Hourani v. T. & J. Harrison, (1927) 28 Ll.. L. Rep. 120, 126, 127.

[217] S. 434ff.

[218] Scrutton, S. 451; Heyn v. Ocean SS. Co. (1927) 43 T.L.R. 358, auch (1927) 137 L.T. 158 und (1927) 27 Ll. L. Rep. 334; Hourani v. T. & J. Harrison, (1927) 28 Ll. L. Rep. 120, 126, 127, auch (1927) 32 Com. Cas. 305 (C.A.); Carver, Carriage by Sea, S. 542.

[219] Wilson, S. 262; Leesh River Tea Co. v. British India S.N. Co. (1966) 2 Ll. L. Rep. 193, 198: dem carrier wird daher der Diebstahl von Ladungsteilen durch die Leute einer Stauerfirma zugerechnet, aber nicht von Schiffsausrüstung.

[220] S. 434ff., insbes. S. 436.

[221] Allerdings kann die Ladetätigkeiten etc. auch der shipper oder consignee durch den Vertrag übernehmen, so dass den Carrier dann keine Haftung für entsprechende Schäden trifft (Wilson, S. 191). Früher wurde die persönliche Ausführung der Tätigkeiten durch den Carrier oder von ihm beauftragte Stauer wegen des Verbotes in Art. III § 8 HR sogar für unabdingbar gehalten, so dass jenen die Haftung für solche Schäden an Ladungsgütern stets traf (Röhreke, Hansa 1952, S. 251 (252)). Heute wird in derartigen Vereinbarungen zwischen Ladungsseite und Carrier eine zulässigerweise von den auf den Vertrag anzuwenden Vorschriften abweichende Ausgestaltung des Vertrages gesehen (Wilson, S. 191).

[222] Angliss & Co. (Australia) Proprietary Ltd. v. P & O. Steam Navigation Co. (1927) 28 Ll. L. Rep. 139, 202. Diese Auffassung wurde jedoch durch die Entscheidung The „Muncaster Castle“ (Riverstone Meat Company Pty Ltd. v. Lancashire Shipping Company Ltd., (1961) 1 Ll. L. Rep. 57) relativiert, da danach der Carrier die höchstpersönliche Pflicht habe, das Schiff mit der erforderlichen Sorgfalt seetüchtig zu machen. Schuldhaft durch Werftarbeiter verursachte Ladungsschäden verwehrten daher dem Beförderer die Berufung auf die Haftungsbefreiung nach Art. IV § 1 HR (Vgl. dazu auch u. 3 a bb).

[223] 46 U.S. Code sects. 1300ff.

nach COGSA -, und zwar höchstpersönliche Verpflichtung („non-delegable duty“) zur Ladungsfürsorge treffe, die sich ggf. schon aus den Konnossement-Klauseln ergeben könne, müsse er auch für den eingeschalteten selbständigen Stauer einstehen, zumal wenn sich durch die Einschaltung unabhängiger Dritter weitere Gefahrenquellen für die Güter auftun würden[224]. Die fehlerhafte Ladungsbehandlung seitens des independent contractor sei stets gleichzeitig als Fehler des Beförderers anzusehen, der sich nicht seiner Haftung über s. 1304 ss. II (q) US-COGSA - der amerikanischen Umsetzung von Art. IV § 2 lit. q HR - entledigen könne, indem er darauf verweise, dass ein selbständiger Dritter, auf den er für die Verrichtung der ihm obliegenden Tätigkeiten zurückgegriffen habe, die Ladung schuldhaft beschädigt habe [225].

Diese Auslegung macht für den englisch-sprachigen Raum wegen Art. IVbis § 2 HR[226] auch Sinn. Denn dieser eröffnet Hilfspersonen des Seegüterbeförderers die Möglichkeit, sich auf dessen Haftungsbegrenzungen zu berufen. Er fand durch Art. 4bis II brit. COGSA von 1971 Aufnahme ins britische Recht. Dieser enthält ebenfalls die Wendung „servants and agents“, allerdings mit dem klaren, unabhängige Hilfspersonen ausschließenden Zusatz, „such servant or agent not being an independent contractor“[227]. Jedoch ist die Erkenntnis, dass im anglo-amerikanischen Recht selbständige Hilfspersonen einbezogen werden, wenig hilfreich. Denn die weite Auslegung liegt darin begründet, dass dort keine Unterscheidung zwischen vertraglicher und außervertraglicher Haftung für Verschulden von Gehilfen getroffen wird, vielmehr stets ein deliktischer Ansatz verfolgt wird, so dass eigenständige dem § 278 BGB entsprechende Regeln nicht existieren[228].

Uneinheitlich, wenn nicht gar wenig beachtet, und daher wenig ergiebig für die Lösung des Problems der selbständigen Hilfspersonen ist dagegen die Begriffsbestimmung des „préposé“ im französischen Seerecht, der darum hier nicht weiter nachgegangen werden soll[229].

---

[224] Agrico Chemical v. S.S. Atlantic Forest, 1979 A.M.C. 801 (812f.); Interstate Steel Corporation v. S.S. Crystal Gem et al, 1970 A.M.C. 617 (624); David Crystal Inc. v. The Cunard Steam-Ship Co., Ltd., et al 1965 A.M.C. 39 (43).

[225] Agrico Chemical Co. v. S.S. Atlantic Forest, a.a.O.

[226] In Deutschland wurde diese durch Art. III § 2 VR in die Haager Regeln eingefügte Vorschrift trotz fehlender Ratifikation der Visby Regeln mit dem 2. SRÄG durch § 607a HGB umgesetzt (Rabe, § 607a, Anm. A 1, Rn. 1).

[227] Knöfel, S. 167.

[228] Knöfel, S. 178; Herber, SeehandelsR, S. 318; Wollny, S. 75.

[229] Vgl. im Einzelnen Knöfel, S. 169ff. Art. IVbis 2 H(V)R enthält in der amtlichen französischen Fassung erstaunlicher Weise keine die unabhängigen Hilfspersonen ausschließende Wendung für deren Haftungsbefreiung.

bb. § 607 HGB

Auch für das deutsche Recht sind verschiedentlich Versuche unternommen worden, den Begriff der Leute auf selbständige Hilfspersonen auszudehnen:

So hat Röhreke[230] darauf hingewiesen, dass die in Art. IV § 2 lit. q HR benutzte Wendung „servants of the carrier“ bereits zuvor in der Konnossementpraxis üblich war und dort - natürlich neben anderen - auch die Leute der selbständigen Stauereiunternehmen bezeichnen sollte. Daraus folgerte er, dass gleiches für den Bereich der Haager Regeln und das ihnen folgende nationale Recht gelten müsse.

Gramm[231] zog Leute und Schiffsbesatzung gleichsam zu einem Gesamtbegriff für Hilfspersonen im Bereich des Seetransports unter der Prämisse zusammen, dass § 278 BGB von der Sondernorm des § 607 HGB gänzlich verdrängt sein sollte, mit der Folge, dass auch selbständige Gehilfen des Seegüterbeförderers generell unter diese Norm fallen sollten.

Zwar lässt sich für eine Ausdehnung des Leute-Begriffs das Verhältnis zwischen § 607 HGB und § 278 BGB anführen. Jener ist durch seine erst mit Wirkung zum 1.1.1940 mit dem SFrG von 1937 erfolgte Aufnahme ins HGB lex posterior gegenüber dem 40 Jahre älteren § 278 BGB und regelt zudem als lex specialis die Gehilfenhaftung im Sonderrecht der Seegüterbeförderderung[232]. Zudem scheint es nicht zu rechtfertigen, dass der Beförderer sich seiner Haftung dergestalt entziehen können soll, dass er für bestimmte Aufgaben, die sein Betrieb mit sich bringt, organisatorisch verselbständigte Tochterunternehmen gründet oder die Tätigkeiten auf Fremdfirmen auslagert, wie es in Tagen ständiger Rationalisierung und Kostendämpfung üblich geworden ist. Ein weit verstandener Leute-Begriff würde dem einen Riegel vorschieben.

Dennoch macht die amtliche Begründung zu § 607 I HGB klar, dass nur unselbständige Hilfspersonen des Seegüterbeförderers gemeint sein können. Hier heißt es nämlich, dass die Schiffsbesatzung als Alternative in den Gesetzestext aufgenommen worden war, um klarzustellen, dass auch die Angestellten eines zweiten, selbständigen Beförderers - „Verfrachters“ nach der Terminologie des Gesetzes - einbezogen werden sollten[233]. Würden aber bereits unter den Leute-Begriff selbständige Personen und deren Gehilfen fallen, hätte es dieser Klarstellung nicht bedurft[234]. Mehr noch war es nicht Ziel des Gesetzgebers, die

---

[230] Hansa 1952, S. 251.

[231] Dt. SeefrachtR, S. 115.

[232] Vgl. bei Kronke TranspR 1988, 89 (92).

[233] Amtl. Begründung III, zu §§ 606-609, Nr. 2. Vgl. auch Röhreke, Hansa 1952, S. 251.

[234] Wollny, S. 71.

allgemeinere Norm des § 278 BGB durch eine neue zu ersetzen, sondern durch eine Anpassung an die Gehilfenhaftung in anderen Transportarten sollte die hemmungslose Freizeichnungspraxis der Seebeförderer eingedämmt werden[235]. Durch die Einfügung des § 607a II HGB mit dem 2. SRÄG von 1986, der den durch Art. III VR in die Haager Regeln aufgenommenen Art. IVbis § 2 HVR[236] ins HGB übernahm, hat sich die Debatte um die Ausdehnung des Leute-Begriffes spätestens zugunsten seines engen Verständnisses entschieden[237]. Bei den Beratungen zu den Visby-Regeln in Stockholm 1963 auf der XXVI. Konferenz der CMI kam nach eingehender Diskussion zum Ausdruck, dass die Privilegierung, sich auf die dem Beförderer offenstehenden Haftungsbefreiungen und -beschränkungen berufen zu können, nur abhängigen Hilfspersonen zugute kommen sollte, da diese im Vergleich zu selbständigen Unternehmern wegen ihrer begrenzten finanziellen Mittel verstärkt schutzbedürftig erschienen[238]. Dies hat in der englischen Fassung der Visby-Regeln durch den Zusatz „such servant or agent not being an independent contractor", der freilich in der französischen Fassung fehlt[239], Ausdruck gefunden. Da die Übernahme dieser Regelung in § 607a HGB dem Gesamtkonzept des Gesetzgebers beim Erlass des 2. SRÄG entsprach, die international angestrebte Rechtsvereinheitlichung zu unterstützen[240], muss sie auch entsprechend der genannten internationalen Zielsetzung umgesetzt, sprich, wenn schon nicht eindeutig formuliert, so doch wenigstens gedeutet werden. Ferner kann sie keinen anderen Begriff der Leute

---

[235] Kronke TranspR 1988, 89 (92).

[236] Diese Vorschrift geht auf die sog. Himalaya-Klauseln zurück, die die Haftung der Leute für Ladungsschäden einschränken, um eine Aushebelung der Haftungsbeschränkungen des Seegüterbeförderers durch arbeitsrechtliche Freistellungsansprüche seiner Leute zu verhindern. Der Name geht auf das Schiff in der ersten Entscheidung (Adler v. Dickson, (1954) 2 Ll. L. Rep. 267 (C.A.)) zurück, in der der Kapitän zu unbeschränkter Haftung verurteilt wurde (vgl. statt aller Puttfarken, SeehandelsR, S. 100f. und Herber, HaftungsR, S. 198ff.).

[237] In § 68 SHSG der damaligen DDR wurden die servants und agents aus Art. IV bis § 2 H(V)R demgegenüber als die „Angestellte(n) des Verfrachters oder Reeders sowie der Betriebe und Personen, die bei ihrer Tätigkeit der Weisungs- und Kontrollbefugnis des Verfrachters und seiner Vertreter unterliegen" übersetzt. Damit waren neben dem Verfrachter oder Reeder mit seinen Angestellten auch selbständige Dritte und ihre Angestellten erfasst, allerdings nur soweit sie einer Wesiungs- oder Kontrollbefugnis unterlagen (Trotz, SHSG, § 68, Anm 2).

[238] Burchard-Motz, DVIS B, 6 (1964), S. 10; Rabe, § 607a, Anm. C 1 a, Rn. 7; Hoffmann, Haftung, S. 27f. Dafür sprach schon, dass Drittunternehmer Freistellungsklauseln in ihren AGB des Vertrages mit dem Transporteur auch den Ladungsbeteiligten entgegenhalten konnten (BGH NJW 1974, 2177f.), so dass sie nicht Gefahr liefen uneingeschränkt in Anspruch genommen zu werden und ihrerseits beim Beförderer Regress zu nehmen (Knöfel, S. 159). Somit bestand durch sie keine Gefahr, dass die Haftungsbefreiungen der Seegüterbeförderer durch Rückgriffsansprüche ausgehebelt würden.

[239] Rabe, § 607a C 1 a, Rn. 7, hält ihn für den frz. Begriff „préposé" für überflüssig. Im englischen Text war er dagegen wegen der auch selbständige Hilfspersonen erfassenden amerikanischen Interpretation der „servants" (s.o.) notwendig.

[240] Regierungsbegründung zum 2. SRÄG, BT-Drucksache 10/3852, S. 13.

enthalten als der unmittelbar davor stehende § 607 HGB[241]. Denn es würde dem internationalen Bestreben nach Rechtsvereinheitlichung - hier besser gesagt: nach Begriffsvereinheitlichung, was an sich schon schwer genug ist - widersprechen, wenn nicht einmal national derselbe Begriff in zwei im Regelungszusammenhang miteinander stehenden Vorschriften übereinstimmend interpretiert würde. Denn durch die etwas verunglückte Stellung, die der Gesetzgeber dem § 607a HGB im Gesetz gegeben hat, hat er zumindest zu erkennen gegeben, dass die Haftungsbefreiungen und -beschränkungen des Beförderers denjenigen unter dessen Hilfspersonen zugute kommen sollen, für die er selbst einzustehen hat[242].

Schließlich ergibt auch der Blick auf die von Deutschland nach wie vor nicht ratifizierten HHR, dass das Verständnis des Leute-Begriffs in § 607 HGB nur eng gefasst werden kann. In bewusster Abkehr von der Formulierung in Art. IVbis § 2 HVR sprechen die Artt. 7 II, 8 II HHR von „servant or agent“ und lassen die Ausklammerung der „independent contractors“ weg[243]. Damit ist auch international eine Änderung hin zur Einbeziehung selbständiger Dritter intendiert, die keinen Sinn ergeben würde, wenn diese bereits von den H(V)R erfasst worden wären. Der Grund für diese Neuerung liegt vielmehr in der Erstreckung des Haftungszeitraumes auf Teile der landseitigen Abwicklung des Transports durch die HHR im Gegensatz zu den H(V)R, die allein die Transportphase auf dem Schiff regeln[244]. Daraus entstand ein Bedürfnis für die Erfassung der - in der Regel selbständigen - Gehilfen an Land[245]. Auch dies spricht dafür § 607 HGB auf unselbständige Hilfspersonen zu beschränken.

cc. Begriff der Leute in anderen Transportarten und im bürgerlichen Recht

Weiter muss der Begriff „Leute“ im Seehandelsrecht in einem den anderen Transportarten entsprechenden Sinn verstanden werden, da der Gesetzgeber selbst das Ziel der Vereinheitlichung seiner Definition vorgegeben hatte[246]. Eine andere Deutung würde die Rechtszersplitterung innerhalb desselben Gesetzes - des HGB - fördern. Schließlich kennt das deutsche Beförderungsrecht ein Einstehenmüssen des

---

[241] Rabe, § 607a, Anm. C 1 a, Rn. 7; Hoffmann, Haftung, S. 29f.; a.A. Herber, SeehandelsR, S. 318.

[242] Rabe, § 607a, Anm. A 1, Rn. 1. § 607a HGB bezieht sich trotz seiner Aufnahme bei den Vorschriften über die Ladungsfürsorge auf alle Haftungsbefreiungen und -beschränkungen des vierten Abschnitts des fünften Buches des HGB (Rabe, a.a.O.).

[243] Richter-Hannes, HHR, S. 68; CMI Colloquium Vienna-Selvig, S. 46; Kienzle, S. 64.

[244] So auch § 663 II Nr. 2 HGB.

[245] Kienzle, S. 65.

[246] Amtl. Begr. zum SFrG, Dt. Reichs- und Preuß. Staatsanzeiger vom 14.8.1937 (Nr. 186), S. 2; Kronke, TranspR 1988, 92; Helm, Haftung, S. 61.

Beförderers für Nichterfüllungshandlungen selbständiger Hilfspersonen nicht. Entscheidet man für den Seegüterbeförderer anders, kommt es zu einer nicht zu rechtfertigenden Ausweitung seiner Haftung, die ihn im Vergleich mit anderen Transporteuren unverhältnismäßig stark belastet[247]. Hätten selbständige Dritte mit ihren Hilfspersonen von § 607 I HGB erfasst werden sollen, hätte es nahegelegen, diese wie in § 431 HGB a.F.[248] als „Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient" aufzunehmen[249].

(1) Straßengütertransport

Im Landfrachtrecht ist zwischen der Beförderung auf der Straße und auf der Schiene[250] zu unterscheiden. Die Vorschriften für den Straßengütertransport untergliedern sich wiederum in Regeln für den Verkehr innerhalb Deutschlands und internationale Transporte. Die Differenzierung zwischen Güterfern- und -nahverkehr ist durch das TRG vom 25.6.1998[251] mit der Aufhebung der KVO beseitigt worden. Der gesamte innerstaatliche Straßengütertransport richtet sich seitdem nach den §§ 407ff. HGB[252]. Dennoch soll auch der Gehilfen-Begriff nach dem früheren § 6 KVO kurz beleuchtet werden.

(a) Innerstaatlicher Straßengüterverkehr

Im innerstaatlichen Straßengüterverkehr hat der Landfrachtführer gem. § 428 HGB ohne sachlichen Unterschied zur Vorgängernorm § 431 HGB a.F. für das Verschulden seiner Leute (S. 1) und anderer Personen einzustehen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient (S. 2). Für den nationalen Güternahverkehr galt dies schon immer, für den Straßengüterfernverkehr erst seit Aufgabe der Differenzierung vom Nahverkehr durch das TRG. Sachlich greift diese Regelung weiter als § 278 BGB, da der Transporteur auch dann für seine Leute einstehen muss, wenn diese nicht unmittelbar in Ausführung des Transportes handeln[253]. Durch die neuerdings zu beobachtende extensivere Auslegung des §

---

[247] Kronke TranspR 1988, 89 (92); Helm, Haftung, S. 61.

[248] Heute § 428 S. 2 HGB.

[249] Wollny, S. 76.

[250] Hierzu u. (2).

[251] BGBl. 1998 I, S. 1588.

[252] Heidelberger Komm.-Ruß, § 407, Rn. 1f.

[253] RGZ 7, 125 (127); BGHZ 46, 140 (145); Lenz, StraßengütertransportR, S. 201, Rn. 575; Fremuth/ Thume-Fremuth, FrachtR, § 431 HGB, Rn. 3; MüKoHGB-Dubischar, § 431, Rn. 4; Heidelberger Komm.-Ruß; § 428, Rn. 1: Die Zugehörigkeit zum Betrieb des Frachtführers ersetzt die Einschaltung in die geschuldete Verrichtung, weil

278 BGB[254] schwindet diese Diskrepanz jedoch zusehends[255]. Der persönliche Anwendungsbereich beider Vorschriften ist wegen S. 2 ohnehin schon deckungsgleich[256]. Diese beinhalten die in § 607 HGB eben gerade nicht ausdrücklich aufgeführten selbständigen Drittunternehmer (z.B. Lagerhalter und Unterfrachtführer einschließlich deren Personals) und vorübergehend für geringfügige Einzelleistungen herangezogene Personen, wobei die „anderen Personen" in den konkreten Beförderungsvorgang, wozu der gesamte dem Transportvertrag zugrunde liegende Lebenssachverhalt zählt, eingebunden sein müssen[257]. Die Leute i.S.v. § 428 S. 1 HGB erfassen daher nur alle dauernd[258] im Betrieb des Frachtführers angestellten oder tatsächlich eingebundenen Personen (auch helfende Familienangehörige), wie etwa Fahrer oder Disponenten, aber keine selbständigen Vertragspartner[259].

(b) Innerstaatlicher Güterfernverkehr

Der vor Aufgabe der Abgrenzung zum Nahverkehr innerhalb Deutschlands praktisch bedeutsamere Güterfernverkehr hatte mit § 6 KVO eine eigenständige Zurechnungsnorm für die Haftung des Straßentransporteurs für Gehilfenverhalten[260]. Als Güterfernverkehr i.S.d. KVO wurde in § 3 I GüKG a.F.

---

der Betrieb als Ganzes die Vertragsdurchführung ermöglicht.

[254] So schon Soergel-Schmidt; § 278, Rn. 5; Köpcke, S. 120ff.; RGZ 101, 348ff. und 104, 141 (145). Vgl. zum Meinungsstand und insbesondere zur hier vertretenen Auffassung o. I 1 c.

[255] Herber NJW 1998, 3297 (3302).

[256] Kronke TranspR 1988, 89 (92).

[257] Staub-Helm, HGB-Großkomm., § 431, Rn. 16; Heidelberger-Komm.-Ruß, § 428, Rn. 3: Die schadensstiftende Handlung muss in einem inneren Zusammenhang zur übertragenen Verrichtung stehen. Dann werden auch Delikte dem Frachtführer zugerechnet.

[258] Das Merkmal der Dauerhaftigkeit ist - wie in allen Transportsparten - Gegenstand einer langanhaltenden Kontroverse und für die Einbeziehung von Aushilfskräften und Gelegenheitsarbeitern in die Leute-Haftung von Bedeutung. Nach heute wohl h.M. bedarf es lediglich eines vorübergehenden Arbeitsvertrages oder faktischen Arbeitsverhältnisses von nicht unerheblicher Dauer (Fremuth/Thume-Fremuth, FrachtR, § 431 HGB, Rn. 3; Koller, § 428 HGB, Rn. 4; Staub-Helm, HGB-Großkomm., § 431 HGB, Rn. 13; Knöfel, S. 57; Schlegelberger-Geßler, § 431, Rn. 3; a.A. noch Helm, a.a.O., 3. Aufl., § 431 HGB, Rn. 4, und Haftung, S. 12; Lenz, StraßengütertransportR, S. 201, Rn. 575; Alff, FrachtR, § 431, Rn. 1). Dem ist zuzustimmen, da der Anwendungsbereich des § 428 HGB wegen der gegenwärtigen Arbeitsmarktsituation, die von Leiharbeitern und Aushilfskräften mitgeprägt ist, sonst zu stark beschnitten würde (MüKoHGB-Dubischar, § 431, Rn. 3).

[259] Schlegelberger-Geßler, § 431, Rn. 3; Heidelberger-Komm.-Ruß, § 428, Rn. 2; Staub-Helm, HGB-Großkomm., § 431 HGB, Rn. 13; Alff, FrachtR, § 431, Rn. 1.

[260] Verschulden war im Rahmen der Haftung nach der KVO prinzipiell nicht vorausgesetzt (MüKoHGB-Dubischar, § 6 KVO, Rn. 2).

die Beförderung von Gütern mit einem Kraftfahrzeug über die Nahzone[261] hinaus bezeichnet. § 6 KVO kann zur Klärung der Frage nach dem persönlichen Anwendungsbereich des § 607 HGB wenig beitragen, da der Norm der Erfüllungsgehilfenbegriff des § 278 BGB zugrunde lag[262]. Er bestimmte den Kreis der Hilfspersonen, deren Verhalten sich der Güterbeförderer zurechnen lassen musste, als alle Personen, deren sich der Unternehmer bei Erfüllung und Ausführung seiner Aufgaben bedient. Gemeint waren damit dauerhaft und vorübergehend im Betrieb angestellte Personen, Familienmitglieder und selbständige Drittunternehmer; eine Unterscheidung zwischen selbständigen und unselbständigen Gehilfen wurde nicht getroffen[263]. Insbesondere setzte die h.M. sowohl bei eigenen Leuten als auch bei unabhängigen Dritten die Einbindung in die Vertragserfüllung und die Vornahme der schädigenden Handlung bei Ausführung der Aufgaben voraus[264]. Mit der Wendung „alle Personen, deren ...“ sprach § 6 KVO also genau den in § 428 HGB (§ 431 HGB a.F.) komplementär zu den Leuten einbezogenen Personenkreis an, meinte aber wie gesehen wegen der Weite der Formulierung auch die dem Leute-Begriff unterfallenden unselbständigen, abhängigen Personen.

(c) Internationaler Straßengütertransport

In gleicher Weise wird der sprachlich im Deutschen etwas anders gefasste Art. 3 CMR[265] von der wohl h.M. verstanden. Er ist auf entgeltliche Beförderungsverträge im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr von oder nach einem Vertragsstaat des Abkommens anwendbar[266]. Da die CMR allerdings jünger ist als der auf die Haager Regeln zurückgehende § 607 HGB, können Hinweise für dessen persönlichen Anwendungsbereich aus ihr nur mittelbar durch den Gedanken des einheitlichen Verständnisses der Rechtsbegriffe und Regeln des gesamten Transportrechts gewonnen werden.

---

[261] Die Definition in § 2 II GüKG a.F. legte einen Umkreis von 75 km um den Standort des Fahrzeugs zugrunde.

[262] Willenberg, KVO, § 6, Rnn. 1 u. 6 m.w.N., dessen Auffassung allerdings noch vom inzwischen überholten engen Verständnis des § 278 BGB getragen war. Durch extensive Auslegung wollten Koller, 3. Aufl., § 6 KVO, Rn. 2, und Helm, in Staub, HGB-Großkomm., § 452, Anh. II (§ 6 KVO), Anm. 1ff., dem § 6 KVO dieselbe Rechtswirkung beimessen wie § 431 HGB a.F. und Art. 3 CMR (dazu u. (b) und (c)), wobei Helm seine Deutung auf den zunehmend weiter ausgelegten Anwendungsbereich des § 278 BGB gründete.

[263] Staub-Helm, HGB-Großkomm., § 452 Anh. II (§ 6 KVO), Rn. 9; Krummeich, S. 35; Lenz, StraßengütertransportR, S. 201f., Rn. 577.

[264] Willenberg, KVO, § 6, Rn. 6. Anders Koller, § 6 KVO, Rn. 3, der den Unternehmer auch dann für seine Leute einstehen lassen wollte, wenn deren schädigendes Verhalten nicht in innerem Zusammenhang zu der ihnen übertragenen Verrichtung stand.

[265] Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr vom 19.5.1956, BGBl. 1961 II 1120.

[266] Vgl. im Einzelnen die Regelung des Art. 1 CMR.

Statt von Leuten ist in der unverbindlichen deutschen Übersetzung neben den „anderen Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient“ von „Bediensteten“ die Rede, wiewohl die englische Originalfassung wie bei den Haager Regeln von „agents and servants“, die französische von „préposés“ spricht[267]. Bedienstete sind aber nach h.M., genauso wie die Leute in § 428 S. 1 HGB, alle regelmäßig und auf gewisse Dauer weisungsabhängig im Betrieb des Frachtführers tätig werdenden Personen, ohne dass es eines wirksamen Arbeitsverhältnisses bedarf[268]. Zum Teil werden jedoch Subunternehmer mit einbezogen, die regelmäßig für den Beförderer bei Transporten tätig werden, weil sowohl der Terminus „agents and servants“ im englischen als auch die „préposés“ des französischen Abkommenstext im jeweiligen nationalen Recht nicht allein in einem sozialen Abhängigkeitsverhältnis stehende Hilfspersonen erfassen würden[269]. Im Englischen erstrecke sich der Begriff „agents“ auf den „independent contractor“ und nach der französischen Fassung sei auch „préposé“, wer ohne im Betrieb des Geschäftsherrn tätig zu sein i.S.v. § 278 BGB weisungsabhängig eingeschaltet sei[270]. So eindeutig, wie es von dieser Meinung behauptet wird, ist nach dem Verständnis der Ausdrücke in den heimatlichen Rechtskreisen jedoch die Erfassung unabhängiger Unternehmer nicht. Abgesehen davon müssen Übereinkommenstexte in erster Linie nach den ihnen innewohnenden Zielen aus ihrem Gesamtinhalt, ihrem Zweck und ihrer Entstehungsgeschichte aus sich selbst heraus interpretiert werden. Der Wille der vertragsschließenden Staaten muss dabei herausgearbeitet werden[271]. Die nationale Deutung eines in der Originalsprache eines Abkommens verwendeten Ausdrucks kann dabei nur hilfsweise herangezogen werden[272]. Entscheidend ist zudem nicht das Merkmal der Dauerhaftigkeit der Tätigkeit als vielmehr die Weisungsgebundenheit, die durch die deutsche Übersetzung mit dem Wort „Bedienstete“ impliziert wird[273]. Dem nähert sich Thume[274] an,

---

[267] Staub-Helm, HGB-Großkomm., 3. Aufl., § 452, Anh. III (Art. 3 CMR), Anm.

[268] Herber, CMR, Art. 3, Rn. 3; Staub-Helm, HGB-Großkomm., 3. Aufl., § 452, Anh. III (Art. 3 CMR), Anm.; Glöckner, Art. 3, Rn. 1 („Angestellte und andere Personen“); Schmid, Arbeitsteiligkeit, S. 53.

[269] Heuer, S. 163; Koller, Art. 3 CMR, Rn. 3; MüKoHGB-Basedow, Art. 3 CMR, Rn. 17f.; Jesser, S. 140f. Ähnlich Loewe, ETR 1976, 503 (525f.). Thume, CMR, Art. 3, Rn. 14 und in Fremuth/Thume, FrachtR, Art. 3 CMR, Rn. 4, bezieht dagegen nur Aushilfskräfte und ausgeliehene Beschäftigte in den Bediensteten-Begriff mit ein.

[270] Jesser, S. 140f.; Koller, Art. 3 CMR, Rn. 3; MüKoHGB-Basedow, Art. 3 CMR, Rn. 17f.

[271] BGHZ 52, 216 (220). Dass dieser Wille jedoch bei der Ausarbeitung eines Abkommens und später bei dessen praktischer Anwendung ein einheitlicher ist, ist wegen der aufeinander treffenden unterschiedlichen nationalen Rechtsanschauungen eher selten.

[272] Hierzu ausführlich Knöfel, S. 34ff., 98ff.; vgl. auch bereits o. aa zu den HR.

[273] So mit Recht Knöfel, S. 101. Auch Basedow, in.MüKoHGB, Art. 3 CMR, Rn. 17, erkennt die Weisungsabhängigkeit als eigentlichen Rechtsgrund der Haftungszurechnung. Er bezieht jedoch schuldvertraglich

indem er als Bedienstete neben dauernd Beschäftigten nur Aushilfskräfte und freie Mitarbeiter betrachtet, wenn sie regelmäßig im Rahmen des Beförderungsunternehmens tätig werden oder der Frachtführer sich ihrer zur Aufrechterhaltung und zum Betrieb seines Fuhrunternehmens bedient[275]. Bei ihnen handelt es sich um einen Personenkreis, der dem dauernd sozial abhängig Beschäftigten in seiner Stellung zum Unternehmer ohnehin sehr nahekommt. Der Eingliederung in den Betrieb geht bei ihnen genauso wie bei Festangestellten eine zumindest vermittelte Personalauswahl voraus, so dass ihrer Einbeziehung wie schon im Rahmen des § 431 HGB zuzustimmen ist. Hiermit soll keineswegs einer Ausdehnung des Leute-Begriffs auf selbständige Hilfspersonen das Wort geredet werden. Vielmehr stehen Aushilfskräfte, Leiharbeitnehmer und sogar freie Mitarbeiter wegen ihrer unmittelbaren Weisungsunterworfenheit in einem Verhältnis zum Beförderungsunternehmer, das sich dem von fest Angestellten kaum unterscheidbar angenähert hat. Grund ist die Eingliederung in den Betrieb, die bei selbständigen Drittunternehmern fehlt, für die Haftungszurechnung bei Gehilfenverschulden aber das maßgebliche Kriterium ist. Denn sie erleichtert oder begünstigt auch bei diesen Personen die Vornahme schädigender Handlungen, wenn sie sie nicht sogar veranlasst hat[276]. Unterfrachtführer und ihre Gehilfen werden von ihm dagegen genau wie Personen, die das Be- und Entladen übernehmen, soweit diese Handlungen zum Pflichtenkreis des Straßengüterbeförderers gehören, den „anderen Personen“ zugeordnet[277].

Gegen die Minderauffassung spricht ferner, dass die Hinzufügung der „anderen Personen“ in allen sprachlichen Fassungen der CMR bei einem derart weiten Verständnis des Bediensteten-Begriffes obsolet wäre[278]. Die Begriffe für die Leute nach dem deutschen Text der Haager Regeln und die Bediensteten in der deutschen Übersetzung der CMR sind in beiden Abkommen im französischen wie im englischen Text identisch. Die Bediensteten sind demnach für den internationalen Straßengüterverkehr das, was für das Seehandelsrecht die Leute nach den Haager Regeln sind. Dies entspricht der Interpretation derselben

---

an den Beförderer gebundene Unternehmen, wie Reinigungsunternehmen oder Werkstätten, mit ein, wenn sie auf seinem Gelände zur Aufrechterhaltung des Transportbetriebes tätig sind. Damit vernachlässigt er den Gedanken, dass sich in diesen Fällen die Weisungsbefugnis aus dem Schuldverhältnis nicht auf die Beförderung erstreckt, mithin nicht umfassend ist wie bei fest angestellten oder eingegliederten Hilfspersonen.

[274] CMR, Art. 3, Rn. 14 und in Fremuth/Thume, FrachtR, Art. 3 CMR, Rn. 4.

[275] Von denselben Voraussetzungen machen Koller, Art. 3 CMR, Rn. 3, und Heuer, S. 163, die Erweiterung des Terminus auf selbständige Hilfspersonen abhängig; sie dehnen aber den Kreis der Einbezogenen weiter aus.

[276] Vgl. hierzu schon RGZ 7, 125 (128).

[277] Thume, CMR, Art. 3, Rn. 16ff. und in Fremuth/Thume, FrachtR, Art. 3 CMR, Rn. 5f. Ebenso die h.M., vgl. statt aller Helm, FrachtR, § 452, Anh. III (Art. 3 CMR), Anm. mit Verweis auf § 431, Anm. 4.

[278] Schmid, Arbeitsteiligkeit, S. 53.

Begriffe in der CIM[279], an deren Vorbild sich die Verfasser der CMR orientiert hatten[280]. Die Originalformulierung hätte demnach genauso gut mit „Leute“ übersetzt werden können[281]. Die Neuerung in der CMR gegenüber den Haager Regeln besteht - im Gefolge der CIM - in der Hinzufügung der übrigen Personen, was den Schluss zulässt, dass eine Erweiterung des zurechenbaren Personenkreises um selbständige Gehilfen angestrebt wurde. Folgerichtig werden von der h.M. selbständige Hilfspersonen, wie etwa Unterfrachtführer, genauso wie im nationalen Straßengüternahverkehr nach § 428 HGB dem Begriff der „anderen Personen“ unterstellt[282]. Wenn also mit den „agents and servants“ sowie den „préposés“ einerseits der Vorläufernorm aus dem Seerechts gefolgt wird, um andererseits die „anderen Personen“ besonders aufzuführen, so lässt sich daraus für die Haager Regeln, und damit für § 607 HGB, der mittelbare Schluss ziehen, dass unselbständige Hilfspersonen nicht vom Leute-Begriff erfasst sind.

Eine Einbindung der Bediensteten in die konkrete Beförderung ist auch hier nicht notwendig, da diese Einschränkung im amtlichen französischen Text der CMR bereits grammatikalisch -vgl. das Wort „desquelles“ (femininum!), das sich nicht auf préposés beziehen kann - nur die „autres personnes“ betrifft und eine Differenzierung der aufgeführten Gehilfen ansonsten überflüssig wäre[283]. Außerdem hat der Beförderer im eigenen Unternehmen umfassende Weisungs-, Organisations- und Überwachungsmöglichkeiten, die nicht nur den Beförderungsvorgang betreffen, während solche gegenüber Drittunternehmern allein bei auf den Transport bezogenen schuldvertraglichen Beziehungen bestehen[284].

(d) Zusammenfassung

Der Vergleich mit den straßentransportrechtlichen Regelungen zeigt, dass ein eng gefasster Leute-Begriff in § 607 I HGB zu bevorzugen ist. Die enge Auslegung ermöglicht das vom Gesetzgeber angestrebte übereinstimmende Verständnis desselben Rechtsbegriffs in beiden Regelungsbereichen, das durch die seebeförderungsrechtliche Entlehnung aus dem Landfrachtrecht angestrebt worden war. Selbst § 6 KVO,

---

[279] S. u. (2).

[280] Denkschrift zur CMR, BT-Drucks. III/1144, S. 33; MüKoHGB-Basedow, Art. 3 CMR, Rn. 13.

[281] Helm, FrachtR, § 452, Anh. III (Art. 3 CMR), Anm.

[282] OLG Hamburg TranspR 1989, 321 (323); Loewe ETR 1976, 503 (526).

[283] Heuer, S. 163; Herber, CMR, Art. 3, Rn. 4; MüKoHGB-Basedow, Art. 3 CMR, Rn. 14; Loewe ETR 1976, 503 (526).

[284] MüKoHGB-Basedow, Art. 3 CMR, Rn. 14.

der bei der Benennung der Hilfspersonen seinen eigenen Weg geht, so dass Rückschlüsse auf die Auslegung des § 607 HGB kaum möglich sind, erlaubt zumindest die Erkenntnis, dass der Gesetzgeber sehr wohl - einfache - Möglichkeiten hat, eine Zurechnungsnorm für Gehilfenverschulden so zu formulieren, dass selbständige und unselbständige Hilfspersonen gleichermaßen erfasst werden. Lediglich Leiharbeitnehmer und Aushilfskräfte sollten nach diesem Standpunkt, wenn man sie überhaupt als unabhängige Dritte betrachten will, einbezogen werden.

(2) Eisenbahnfrachtrecht

Durch das am 1.7.1998 in Kraft getretene TRG wurde der innerstaatliche Eisenbahngütertransport in Deutschland abschließend den §§ 407ff. HGB unterstellt[285]. Für das nationale Eisenbahnfrachtrecht ergeben sich somit wegen der Anwendbarkeit des § 428 HGB keine Besonderheiten gegenüber dem innerstaatlichen Straßengütertransport, so dass auf die dortige Darstellung verwiesen werden kann[286].

Im internationalen Eisenbahngüterverkehr wird die Haftungszurechnung für Hilfspersonen für Mitgliedstaaten der COTIF[287] durch Art. 50 CIM geregelt[288]. Auch hier ist in der deutschen Fassung von Bediensteten die Rede, denen wieder die „anderen Personen, derer sie (die Eisenbahn) sich bei der Ausführung der Beförderung bedient“ zur Seite gestellt werden. Nach ganz h.M. ist mit den Bediensteten in Übereinstimmung mit § 456 HGB a.F. und den Leuten des § 428 HGB das Bahnpersonal gemeint[289]. Es setzt sich unter Ausschluss selbständiger Dritter und deren Hilfspersonen aus allen Beamten, Angestellten oder Arbeitern zusammen, die unabhängig von der Dauer in irgendeinem Dienstzweig in einem Arbeits- oder Dienstverhältnis zur Eisenbahn stehen, vermöge dessen der Bahn ein Direktionsrecht gegenüber dem Gehilfen zusteht[290]. Selbständige Gehilfen ohne Anstellungsverhältnis bei der Eisenbahn,

---

[285] Heidelberger Komm.-Ruß, § 407, Rn. 1f.

[286] Vgl. o. (1) (b). Zuvor war die Einstandspflicht der Eisenbahn für ihre Bediensteten bei Inlandstransporten von Gütern in § 456 HGB a.F. geregelt.

[287] Übereinkommen vom 9.5.1890 über den internationalen Eisenbahnverkehr.

[288] CIM: Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (Anhang B zur COTIF).

[289] Czerwenka, Art. 50 CIM, Anm. 1 a; Staub-Helm, HGB-Großkomm., 3. Aufl., § 460, Anh. II (Art. 39 CIM a.F.), Anm. 1. MüKoHGB-Mutz, Art. 50 CIM, Rn. 1. Zum Bediensteten-Begriff in § 456 HGB a.F. vgl. MüKoHGB-Blaschczok, § 456, Rn. 1. Auch § 458 HGB a.F., der ursprünglich - bis 1938 - die Gehilfenhaftung der Eisenbahn regelte, sprach im Bereich des innerstaatlichen Schienenfrachtverkehrs von Leuten.

[290] Czerwenka, vor § 53, Anm 2 c cc (3) (a); Finger/Eiermann, Anh. 1, § 456 HGB, Anm. 2 a; Helm, Haftung, S. 45; Becker, S. 132; Kühnel, S. 133. Teilweise wurde früher eine dauerhafte Tätigkeit für die Bahn gefordert. Nur

die zur Ausführung bestimmter Aufgaben im Zusammenhang mit dem Transport beauftragt werden - die sog. Ausführungs- oder Beförderungsgehilfen - unterfallen den „anderen Personen“[291]. Die Bediensteten müssen im Gegensatz zu den „anderen Personen“ nicht mit der in Rede stehenden Beförderung befasst gewesen sein[292]. Die Besonderheit im Eisenbahnfrachtrecht besteht darin, dass mit dem Begriff „Eisenbahn“ in den Haftungszurechnungsnormen die Gemeinschaft der am Transport beteiligten Eisenbahnen gemeint ist, so dass jede von ihnen für die Leute unabhängig davon einzustehen hat, ob es ihre eigenen oder die einer anderen sind[293].

Der Vergleich mit den Personengruppen des Eisenbahnrechts zeigt, dass der Bediensteten-Begriff nur die unselbständigen Hilfspersonen meint, wie es der engen Interpretation des Leute-Begriffs in § 607 HGB entsprechen würde. Dagegen sind auch hier - wie im Straßenfrachtrecht - die selbständigen Drittunternehmer gesondert durch die „anderen Personen“ bezeichnet. Ein einheitliches Begriffsbild im gesamten Transportrecht würde demzufolge in Abstimmung mit der Güterbeförderung auf der Schiene ebenfalls die Ausklammerung selbständiger Gehilfen aus dem Leute-Begriff des Seebeförderungsrechts erfordern.

(3) Luftfrachtrecht

Auch auf das Lufttransportrecht ist das TRG nicht ohne Auswirkung geblieben. Aus dem LuftVG, das bisher auch den nationalen Gütertransport in der Luft regelte, ist dieser Bereich herausgenommen worden. Für ihn gelten jetzt wie für die innerstaatliche Straßen- und Eisenbahngüterbeförderung die §§ 407ff. HGB[294]. Unterschiede zum Landfrachtrecht ergeben sich also hier nicht, so dass auf die Darstellungen zum innerstaatlichen Straßengüterverkehr verwiesen werden kann[295].

Nach internationalem Recht ist die Haftung des Luftfrachtführers durch Art. 20 WA/HP[296] beim

---

vorübergehnd Beschäftigte wurden deshalb den „anderen Personen“ zugeordnet (Vgl. Eger, S. 332; Rosenthal, Int. EisenbahnfrachtR, S. 179).

[291] Czerwenka, vor § 53, Anm. 2 c cc (3) (b); Finger/Eiermann, Anh. 1, § 456 HGB, Anm. 3 a.

[292] Finger/Eiermann, Anh. 1, § 456 HGB, Anm. 2 b und 3 e.

[293] Wick, Int. EisenbahnfrachtR, Art. 39 CIM a.F., Anm. 3.

[294] Giemulla/Schmid-Schmid; LuftVG, § 44, Rnn. 1 und 10.

[295] Vgl. o. (1) (b).

[296] Warschauer Abkommen vom 12.10.1929 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr in der Fassung des Haager Protokolls zur Änderung des Abkommens vom 28.9.1955.

grenzüberfliegenden Verkehr auf das Verschulden seiner Leute erweitert[297]. Gleiches galt nach dem in seiner Formulierung nahezu identischen § 45 LuftVG für die innerstaatliche Luftfracht - § 45 LuftVG selbst blieb durch das TRG unverändert, geändert wurde seine Bezugsnorm § 44 LuftVG, aus dessen Bereich die Güterbeförderung herausgenommen worden ist - und gilt noch heute bei der Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck. Inhaltliche Unterschiede zwischen innerstaatlichem und grenzübergreifendem Luftgütertransport bestanden nicht, da das deutsche Luftfrachtrecht dem WA und seinen Zusatzprotokollen durch den Gesetzgeber angepasst worden war, so dass dessen internationale Interpretation auch die Auslegung des deutschen Luftfrachtrechts bestimmte[298].

Der Leute-Begriff des Art. 20 WA/HP und dementsprechend des § 45 LuftVG wird abweichend von den übrigen internationalen Abkommen im Transportrecht weit verstanden. Die Eingliederung in den Betrieb des Luftfrachtführers wird für entbehrlich erachtet, solange bei Selbständigkeit eine gewisse Weisungsgebundenheit vorliegt[299]. Dies hat seine Ursache darin, dass im Luftrecht die „anderen Personen“ nicht ausdrücklich berücksichtigt wurden, so dass alle Hilfspersonen den „Leuten“ zugeordnet werden müssen[300]. Die h.M. begründet das damit, dass auch der Luftfrachtführer unabhängige Drittunternehmer einschalten könne, für deren Handeln er gemäß allgemeinen transportrechtlichen Grundsätzen wegen der Obhutsübernahme hinsichtlich der Güter einstehen müsse[301]. Außerdem wird auf

---

[297] Das Warschauer Abkommen und die Zusatzabkommen finden Anwendung, wenn von den Parteien vereinbarter Abgangs- und Bestimmungsort in zwei verschiedenen Vertragsstaaten liegen bzw., wenn nur der Abgangs- oder der Bestimmungsort im Gebiet eines Vertragsstaates liegt, ein von den Parteien vereinbarter Zwischenlandungsort in einem anderen Vertragsstaat liegt (Giemulla/Schmid-Schmid, LuftVG, § 44, Rn. 9; Ott, S. 28f.). Vgl. im Einzelnen Art. 1 WA.

[298] BGH ZLW 38 (1989), 252 (254); Kuhn, S. 40; Knöfel, S. 241; Ruhwedel, LuftbeförderungsV, S. 145.

[299] Zum WA: BGH TranspR 1989, 275 (276f.) und ZLW 38 (1989), 252 (254); OLG Frankfurt a.M. ZLW 21 (1972), 279 und ZLW 27 (1978), 217 (219); Helm, Haftung, S. 86f., 112; Schmid, Arbeitsteiligkeit, S. 98; ders. in: Giemulla/Schmid, WA, Art. 20, Rnn. 24ff., insb. Rn. 26; ders. TranspR 1984, 1 (3); Liesecke MDR, 1968, 94 (98); Knöfel, S. 256; MüKoHGB-Kronke, Art. 20 WA, Rn. 33, der nicht einmal das Merkmal der Weisungsgebundenheit voraussetzen will; zum LuftVG: MüKoHGB-Ruhwedel, § 45 LuftVG, Rn. 10; Giemulla/Schmid-Schmid, LuftVG, § 45, Rnn. 15ff.; Knöfel, S. 274; a.A. Schmidt-Räntsch, FS-Riese, S. 476ff. Die Meinungen darüber, ob der Gehilfe im Zusammenhang mit der Erfüllung von Aufgaben aus dem konkreten Luftbeförderungsvertrag gehandelt haben muss (so die wohl h.M., vgl. statt aller BGH ZLW 38 (1989) 252 (254f.); Ruhwedel, LuftbeförderungsV, S. 146 und Giemulla/Schmid-Schmid, LuftVG, § 45, Rn. 18) oder nicht (so Helm, Haftung S. 87) gehen auseinander. Vermittelnd schlägt Schmidt-Räntsch, FS-Riese, S. 486, vor, dieses Erfordernis auf selbständige Dritte zu beschränken. In jedem Fall ist allerdings erforderlich, dass die schädigende Handlung in Ausführung einer vom Luftfrachtführer übertragenen Verrichtung vorgenommen worden ist (OLG Frankfurt a.M. NJW 1975, 1604 (1606); Schmid TranspR 1984, 1 (4); Helm, Haftung, S. 87, m.w.N. in Fn. 422; zum LuftVG: BGH ZLW 38 (1989), 252 (254)).

[300] Herber, CMR, Art. 3, Rn. 3; Helm, Haftung, S. 87; Schmid, Arbeitsteiligkeit, S. 91ff.

[301] Helm, Haftung, S. 87; Schmid, Arbeitsteiligkeit, S. 91f.

die Entwicklungsgeschichte des Art. 20 WA hingewiesen, dessen Vorentwürfe stets auf die Erfassung selbständiger Hilfspersonen abgezielt hätten[302]. Danach sind Leute des Luftfrachtführers nach h.M. alle Personen, die der Luftfrachtbeförderer bei Durchführung der Beförderung einsetzt, und zwar unabhängig davon, ob sie angestellt oder selbständig sind, soweit sie weisungsunterworfen in Ausführung einer ihnen vom Beförderer übertragenen Verrichtung handeln[303]. Diese weite Definition ähnelt der Überlegung, in den Leute-Begriff des § 607 HGB unselbständige Hilfspersonen einzubeziehen. Bei der Erarbeitung des WA sahen sich die Verfasser, was die Aufstellung international übereinstimmend zu verstehender Begrifflichkeiten angeht, nicht nur dem kaum lösbaren Problem der Harmonisierung unterschiedlicher nationaler Rechtsanschauungen gegenüber, sondern ihnen fehlten dazu noch die Erfahrungen, wie solche Unwägbarkeiten in zwischenstaatlichen Transportrechtsübereinkommen zu meistern sind. Denn Haager Regeln und Warschauer Abkommen stellen das erste große Einheitsrecht auf diesem Gebiet dar. Was das deutsche Recht angeht, ist die ausdehnende Begriffsinterpretation zu Art. 20 WA/HP und § 45 LuftVG wegen der Möglichkeit, auf § 278 BGB zurückzugreifen, zumindest fragwürdig, entspringt aber wohl - wie auch im Seebeförderungsrecht - dem Versuch, auf diese Weise die so entstandene unklare Formulierung entsprechend der Entwicklung rechtspolitischer Bedürfnisse auszunutzen. Das Begriffsverständnis des Lufttransportrechts trägt daher zur Klärung des Leute-Begriffes in § 607 HGB nichts Neues bei.

Anzumerken ist noch, dass abzuwarten bleibt, ob sich die Praxis im Luftbeförderungsrecht künftig den Luxus zweier verschiedener Definitionen des Leute-Begriffs leisten will[304]: einen weiten für die innerstaatliche Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck und für den internationalen Transport auch von Gütern sowie einen engen für den nationalen Gütertransport per Flugzeug. Diese Diskrepanz, die ja nicht allein zwischen nationalem und internationalem Lufttransport, sondern auch innerstaatlich zwischen Gütertransport und Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck besteht, kann auf die Dauer nicht tragfähig sein. Denn sie widerspricht einerseits der mit dem TRG angestrebten Rechtsvereinheitlichung auf dem Gebiet des Transportrechts, mehr noch führt sie sogar zu einer weiteren Zersplitterung, nämlich innerhalb derselben Sparte. Andererseits ist die enge Auslegung im Rahmen des § 428 S. 1 HGB wegen dessen Satz 2, der im Gegensatz zu Art. 20 WA/HP und § 45 LuftVG im neuen Zusammenhang die „anderen Personen“ ausdrücklich aufnimmt, unbedingt vorgegeben. M.E. ist die weite Auslegung in den genannten Teilbereichen des Luftrechts im Gegensatz zu den übrigen Transportsparten damit nicht mehr

---

[302] Vgl. insoweit ausführlich Knöfel, S. 248f. und Schmid, Arbeitsteiligkeit, S.80ff.

[303] Schmid, Arbeitsteiligkeit, S. 132; ders. in: Giemulla/Schmid, LuftVG, § 45, Rn. 15, m.w.N.; BGH ZLW 38 (1989), 252 (254).

[304] Der Satz von Helm, Haftung, S. 86: „Der Leutebegriff des Luftfrachtrechts ist unstreitig ein einheitlicher.“ hat jedenfalls derzeit seine Berechtigug verloren.

haltbar.

(4) Leute-Begriff im Bürgerlichen Recht

Im BGB finden sich die Leute in den §§ 701f. über die Haftung des Gastwirtes für seine Hilfspersonen. Der Ausdruck ist der gleiche wie in § 428 HGB[305]. Zu verstehen ist darunter jeder, der mit Einverständnis des Gastwirts, ob mit oder ohne Anstellungsvertrag - demzufolge auch Familienangehörige - oder auch lediglich aushilfsweise in dessen Unternehmen tätig ist, wobei ein Tätigwerden in Erfüllung eines Beherbergungsvertrages nicht erforderlich ist[306]. Das Handeln selbständiger Erfüllungsgehilfen kann dem Gastwirt daher nur über § 278 BGB zugerechnet werden. Auch der Leute-Begriff des BGB spricht mithin für die enge Deutung im Rahmen der seebeförderungsrechtlichen Zurechnungsnorm des § 607 HGB, da die begriffliche Einheitlichkeit dadurch über den Bereich des HGB hinaus im gesamten deutschen Zivilrecht gewahrt bleibt.

b. Ergebnis

Die gewonnene enge Auslegung des § 607 HGB entspricht dem Verständnis desselben Rechtsbegriffs in den Vorschriften über andere Transportpersonen (z. B. § 428 HGB und §§ 431, 456 HGB a.F.) genauso wie in den §§ 701, 702 BGB für Gastwirte. Somit hätte der für das Landfrachtrecht geltende Leute-Begriff in das Seetransportrecht Eingang gefunden, wie es der Gesetzgeber ausweislich des ausdrücklichen Hinweises auf § 431 HGB a.F. in der amtlichen Begründung[307] beabsichtigte.

Allein unselbständige Hilfspersonen des Beförderers zählen zu seinen Leuten, die in einem u. U. auch nur vorübergehenden Abhängigkeitsverhältnis, beispielsweise als Gelegenheits- oder Aushilfsarbeiter, zu ihm stehen[308]. Hier zeigt sich ein wesentlicher Unterschied der seetransportrechtlichen Sondernorm des § 607 I HGB zur Zurechnungsnorm des allgemeinen Zivilrechts in § 278 BGB. Während diese auch den eingeschalteten selbständigen Unternehmer als Erfüllungsgehilfen des Schuldners erfasst[309], wird der Anwendungsbereich des § 607 I HGB in persönlicher Hinsicht durch das Erfordernis der Unselbständig-

---

[305] MüKo-Hüffer, § 701, Rn. 23; Erman-Graf von Westphalen, § 701, Rn. 8. Vgl. auch bereits die Mot. II, S. 585.

[306] MüKo-Hüffer, § 701, Rn. 23.

[307] Dt. Reichsanzeiger und Preuß. Staatsanzeiger v. 14.08.1937 (Nr. 186), S. 2, zu § 606-609 HGB.

[308] Rabe, § 607, Anm. B 1 a, Rn. 4.

[309] Vgl. statt aller Palandt-Heinrichs, § 278, Rn. 7.

keit eingeschränkt. Zudem verbietet § 607 II HGB die Zurechnung nautischen Verschuldens der Hilfspersonen, ist folglich insoweit enger als der tatbestandlich offene § 278 BGB. Ein anderer Grund für die spezielle Regelung der Gehilfenhaftung im Seehandelsrecht ist inzwischen überholt. § 607 HGB ermöglichte stets die Zurechnung von Handlungen, die bei Gelegenheit der Dienstverrichtungen vorgenommenen wurden, bis hin zum Diebstahl unter Ausnutzung der durch das Dienstverhältnis geschaffenen Zugriffsmöglichkeit[310]. Inzwischen wird jedoch auch § 278 BGB vermehrt in der Weise ausgelegt, dass der Schuldner die Verletzung von Schutzpflichten für die ihm anvertraute Ladung durch seine Gehilfen zu vertreten hat[311].

Wenn es dem Gesetzgeber darum ging, den Begriff der Leute im Seetransportrecht durch das SFrG von 1937 mit der Einführung des § 607 HGB dem übrigen Transportrecht anzugleichen, so ist dies im Zuge der anzustrebenden und angestrebten Vereinheitlichung dieser Rechtsmaterie zu begrüßen. Es sollte daher nicht der Versuch unternommen werden, ohne Not die selbständigen Gehilfen auch unter diese Vorschrift zu subsumieren. Denn § 278 BGB als allgemeine Regelung zivilrechtlicher Zurechnung von Gehilfenverschulden verhindert diesbezüglich wegen Art. 2 EGHGB eine Lücke. Eine einheiltiche Auslegung des Leute-Begriffes in allen Bereichen des Beförderungsrechtes muss daher Priorität vor Zweckmäßigkeitserwägungen haben. Dass die Haftungszurechnung über § 278 BGB abdingbar ist, rechtfertigt keine andere Sichtweise. Denn die praktischen Auswirkungen sind - worauf Helm[312] hingewiesen hat - gering, weil einerseits häufig ohnehin nach § 607 II HGB ausgeklammertes nautisches Verschulden vorliegen wird, es sich andererseits oft um Schäden vor dem Ein- bzw. nach dem Ausladen handeln wird, für die die Freizeichnung möglich ist.

2. Schiffsbesatzung

Eine Legaldefinition der Schiffsbesatzung findet sich in § 481 HGB. Zur Schiffsbesatzung gehören danach Kapitän, Schiffsoffiziere, Schiffsmannschaft und alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen. Gemeint sind die Angestellten des Reeders bzw. Ausrüsters, die zur Gemeinschaft der im Dienst des Schiffes - nicht notwendig auf, sondern auch neben dem Schiff, z. B. auf dem Kai - Tätigen gehören[313]. Die Schiffsoffiziere werden ihrerseits durch § 4 SeemG genau aufgezählt: Angestellte des

---

[310] Herber, SeehandelsR, S. 317; Rabe, § 607, Anm B 1 a, Rn. 4.

[311] MüKo-Grundmann, § 278, Rn. 21.

[312] Haftung, S. 60f.

[313] Rabe, § 481, Anm. C 1, Rn. 3.

nautischen oder technischen Schiffsdienstes mit staatlichem Befähigungszeugnis, Schiffsärzte, Seefunker, die ein Seefunkzeugnis 1. oder 2. Klasse besitzen und Zahlmeister. Zu beachten ist, dass mit dem im HGB auch in anderen Vorschriften (etwa §§ 502 II, 526 II HGB) genannten Begriff der Schiffsmannschaft dort auch die Schiffsoffiziere gemeint sind, im Gegensatz zu § 481 I HGB, wo diese besonders eingefügt worden sind[314].

Allen Mitgliedern der Schiffsbesatzung ist gemeinsam, dass sie in fester vertraglicher Bindung hinsichtlich ihres Dienstes auf dem Schiff stehen müssen. Die Besonderheit liegt darin, dass dieses Vertragsverhältnis nicht zum (Haupt-)Beförderer selbst bestehen muss[315]. Im Fall eines Unterbeförderungsvertrages besteht dieses zum eintretenden Unternehmer, dem Unterbeförderer, bei der Zeitcharter zum vercharternden Eigentümer[316]. Der erfasste Personenkreis überschneidet sich folglich mit dem der Leute, wenn ein Anstellungsverhältnis zum Beförderer besteht, soweit es um die auf dem Schiff tätigen Angestellten geht. Darüber hinaus kommt der Schiffsbesatzung aber eben auch noch die eigenständige Bedeutung zu, dass die in einem Dienstverhältnis zu einem anderen - z. B. dem Eigentümer oder einer crewing agency, die mit dem Eigentümer oder Charterer einen Vertrag über die Stellung der Besatzung für das Schiff abgeschlossen hat - stehenden Besatzungsmitglieder unter die Hilfspersonen, und zwar die unselbständigen Gehilfen, des Seegüterbeförderers fallen[317]. In den meisten Fällen wird es sich bei den Besatzungsmitgliedern aber um Leute des Beförderers handeln.

---

[314] Rabe, § 481, Anm. D 2, Rn. 6.

[315] Herber, SeehandelsR, S. 317f. Anders bei den sog. Schiffsleuten, die in einem Heuerverhältnis, dem Arbeitsverhältnis der Besatzungsmitglieder von Seeschiffen, zum Reeder oder Ausrüster stehen (Rabe, § 481, Anm. E 3, Rn. 14ff.).

[316] Wollny, S. 71; Herber, SeehandelsR, S. 348. Als Hauptbeförderer soll hier bei mehrstufigen Beförderungsverhältnissen derjenige bezeichnet werden, der den Beförderungsvertrag mit den Ladungsbeteiligten abschließt und den Schiffsraum chartert (so auch Abraham, SeeR,(2.Aufl.) S. 99; Wüstendörfer, NSHR, S. 224f., 269., 333; Herber, SeehandelsR, S. 244f.). Die Terminologie in der seehandelsrechtlichen Literatur ist - z. T. historisch bedingt - bisweilen wie in § 605 HGB eine andere. Dort wird der (Zeit-)Charterer, weil bei den früheren Gegebenheiten im Seerecht das Schiff, das sich der Beförderer zunächst vom Reeder besorgte, bevor er es auf Stückgüter anlegte, im Mittelpunkt stand, als Unterbeförderer bezeichnet, der im eigenen Namen Unterbeförderungsverträge mit den Ladungsbeteiligten abschließt. Hauptbeförderer wäre danach der Vercharterer (Rabe, § 605, Anm. A 2, Rn. 2; Schlegelberger/Lieseke-Liesecke, SeehandelsR, § 605, Rn. 2 und § 607, Rn. 3; Willner, S. 18). Dies widerspricht jedoch nicht nur dem im Transportrecht ansonsten üblichen Sprachgebrauch, sondern auch den tatsächlichen Verhältnissen: der Hauptbeförderer bedient sich mangels eigenen Schiffes des Vercharterers zur Durchführung der Transportfahrt. Dass die Charter volumenmäßig größer sein kann als die einzelnen Beförderungsverträge mit den Ladungsbeteiligten und welche zeitliche Reihenfolge die hintereinander geschalteten Vertragsverhältnisse haben, kann dabei keine Rolle spielen.

[317] Herber, SeehandelsR, S. 317f.

a. Ausweitung des Besatzungs-Begriffes auf selbständige Gehilfen

Auch für den Terminus „Schiffsbesatzung“ hat es unzählige Versuche gegeben, ihn durch eine erweiternde Auslegung auch auf von Reeder und Beförderer unabhängige Drittunternehmer und deren Angestellte auszudehnen:

Ausgehend von der Gruppe der „übrigen auf dem Schiff angestellten Personen“ i.S.v. § 481 HGB wurde im Bereich der beschränkten Reederhaftung der Besatzungs-Begriff, der sich dort auch in § 485 HGB findet, durch Analogie erweitert, um eine breite Anwendung der eng gefassten Reederhaftung zu ermöglichen[318]. Selbständige Unternehmer und ihre Leute, insbesondere Stauer, solange sie nicht Zwangsstauer waren, Wachleute oder Festmacher sollten gar durch eine direkte Anwendung des § 481 HGB dieser Personengruppe zugeordnet werden, indem das Wort „angestellten“ im Sinne einer bloßen Verwendung oder Tätigkeit zu Schiffszwecken verstanden wurde[319]. Diese verrichteten nämlich weisungsgebunden Tätigkeiten im Zusammenhang mit den vom Schiff übernommenen Verbindlichkeiten in Ansehung des Transportes, so dass sie vom Reeder in seinen Betrieb eingeschaltet seien[320]. Teilweise beruft man sich stattdessen auf eine gewohnheitsrechliche Ausweitung des Begriffes der Schiffsbesatzung, weil historisch Tätigkeiten, die heutzutage von Drittunternehmen durchgeführt werden, wie etwa Bewachung des Schiffes, Schiffsfestmachung und Stauung der Ladung, vom Kapitän und der Schiffsbesatzung übernommen worden waren[321]. Von der wohl noch h.M. in Rechtsprechung und Literatur wird in erster Linie aber doch auf das Mittel der Analogie zurückgegriffen[322]. Weil mit § 485 HGB dem Schutzbedürfnis Dritter vor besonderen Gefahren Rechnung getragen werden solle, die mit dem Betrieb des Schiffes, d.h. auch wenn es am Kai in Ruhestellung ist und Be- oder Entladen wird, verbunden sind, müsse diese Vorschrift immer dann analog angewendet werden, wenn der Reeder Personen, und sei es auch nur vorübergehend, für den Schiffsdienst unter eigener Aufsicht, Überwachung und Weisungs-

---

[318] Wollny, S. 71f.

[319] RGZ 20, 84 (86).

[320] Sieveking, dt. SeeR, S. 25f.; RGZ 20, 84 (87).

[321] Abraham, SeeR, S.95. V. Gierke, HandelsR, S. 514, wollte sogar noch den freiwillig beauftragten Lotsen der Schiffsbesatzung gewohnheitsrechtlich gleichstellen. Durch dessen Aufnahme in die Haftungsnorm des § 485 HGB hat sich diese Ansicht allerdings überholt. Ebenso Wagner, Beiträge, S. 66, wobei er offen lässt, ob er dies auf Gewohnheitsrecht oder eine Analogie stützt.

[322] RGZ 119, 270 und 126, 15; BGHZ 26, 152 (155), 50, 238 u. 57, 309; Rabe, § 485, Anm. D 1, Rn. 11; Wüstendörfer, NSHR, S. 175; Schlegelberger/Liesecke-Schlegelberger, § 491, Rn. 15; v. Gierke, HandelsR, S. 514f.; Sieveking, dt. SeeR, S. 25f.; Wagner, Beiträge, S. 66. Die letzten beiden dehnen den Begriff der Schiffsbesatzung auf selbständige Dritte aus, ohne auf das Mittel der Analogie zurückzugreifen, wobei Wagner einschränkend fordert, dass die mit unmittelbarem Bezug zur Verwendung des Schiffes zur Seefahrt vorgenommene Tätigkeit „auf dem Schiffe erfolgen und auf dasselbe Bezug haben“ müsse.

befugnis einsetze. Selbständige Stauer und deren Schauerleute wie Festmacherbetriebe und Bewachungsunternehmen unterfielen nämlich einem Einsatzbereich, der für den Schiffsbetrieb althergebracht und typisch sei und in dem sie der Einwirkungsmöglichkeit des Reeders unterlägen[323]. Diese Argumentation ist zunehmend auf den Begriff der Schiffsbesatzung im Bereich der Haftung des Seegüterbeförderers nach §§ 606ff. HGB übertragen worden, da der Begriff im haftungsrechtlichen Sinne identisch sei. Eine eigenständige Begründung lässt sich allerdings nicht erkennen[324].

b. Kritik

Betrachtet man zunächst den Ausgangspunkt der Analogie, den Bereich der Reederhaftung, so stellen sich bereits hier erste Zweifel an der Vertretbarkeit der Ansicht der h.M. ein. Soweit die durch selbständige Dritte und deren Leute verursachten Schäden deliktischen Ursprungs sind, sich also nicht im Bereich der Vertragspflichten des Reeders halten, greift die Haftung über § 831 BGB zu dessen Lasten ein. Dies kann nicht allein deshalb anders sein, weil die Tätigkeit des Dritten früher einmal zu den durch die Besatzung verrichteten typischen Schiffstätigkeiten zählte[325]. Die weitreichenden Exkulpationsmöglichkeiten der deliktischen Haftung für Verrichtungsgehilfen können jedenfalls für sich genommen kein ausreichender Anlass für eine Analogie sein, die selbständige Dritte der Besatzung gleichstellt. Anderenfalls würden deliktische und vertragliche Haftung miteinander vermischt[326].

Die im Bereich der Reederhaftung vorgeschlagene Analogie könnte jedenfalls nicht auf die Befördererhaftung übertragen werden. Analogie setzt den Vergleich der Interessenlagen einer ungeregelten Rechtsmaterie mit einer kodifizierten voraus[327]. § 481 HGB ist aber bloße Definitionsnorm, bringt mithin keine bestimmte gesetzgeberische Wertung zum Ausdruck. Eine eigene Interessenlage kann diese Vorschrift daher lediglich im Zusammenspiel mit einer anderen Norm, wie eben § 485 HGB oder §

---

[323] BGHZ 26, 152 (155); Wüstendörfer, NSHR, S. 175f.

[324] OLG Hamburg Hansa 1962, S. 2507, Hansa 1963, S. 528 und Hansa 1967, S. 517; Schwarz, S. 84ff.; Abraham, SeeR, S. 190; Schaps/Abraham, § 607, Rn. 2f.; Schlegelberger/Liesecke-Liesecke, SeehandelsR, § 607, Rn. 3; anders als noch in der Vorauflage und anders als zu § 485 HGB dagegen Prüßmann/Rabe, § 607, Anm. B 2 a (in der 4. Aufl., Rn. 6), seit der 3. Aufl. Zum Ansatz für eine Analogie bei v. Wurmb vgl. dort S. 40ff. Für eine gewohnheitsrechtliche Einbeziehung von selbständigen Stauereiunternehmen, Schiffsbefestigern und -bewachern in den Begriff der Schiffsbesatzung sprach sich Herber in HaftungsR, S. 199, noch aus.

[325] Herber, SeehandelsR, S. 206, der auch anregt, eine Verkehrssicherungspflicht des Reeders herauszuarbeiten.

[326] Herber, SeehandelsR, S. 206. Ausführlich zur Ablehnung der Analogie im Rahmen der Reederhaftung Knöfel, S. 151ff.

[327] Larenz, Methodenlehre, S. 381.

607 HGB - und zwar für den jeweils spezifischen Systembereich gesondert betrachtet - entwickeln[328]. Die von der h.M. zu § 485 HGB erarbeiteten Grundsätze lassen sich folglich nicht ohne weiteres auch auf § 607 HGB anwenden, so dass schon die begründungslose Überführung der Analogie von der Reederhaftung auf die Befördererhaftung auf Bedenken stößt. Die unterschiedlichen Haftungszwecke von Reeder- und Befördererhaftung verhindern, selbst wenn die extensive Auslegung oder Analogie für erstere bejaht würde, ohnehin die Überleitung des weiten Besatzungs-Begriffs auf die Regelung des § 607 I HGB. Der Ansatz der Befördererhaftung ist die vertragliche Haftung zum Schutz des Gläubigers, dessen Erfüllungsinteresse durch unsachgemäße Ladungsbehandlung bedroht ist[329]. Die Reederhaftung geht dagegen auf das erhöhte Schutzbedürfnis der Allgemeinheit, aber auch des Einzelnen vor den besonders weitreichenden Gefahren der Seeschiffahrt und des Schiffsbetriebes zurück[330].

Gegen die Ausweitung des Besatzungs-Begriffes in § 607 HGB muss ferner wie beim Leute-Begriff der neue § 607a HGB angeführt werden. Mit diesem hat sich auch hier die von der h.M. befürwortete Analogie überholt. Denn die selbständigen Gehilfen sollen nach dieser Vorschrift nicht privilegiert werden, so dass sie nicht mit der Schiffsbesatzung gleichgestellt werden könnten, ohne dass gleichzeitig die angestrebte Rechtsvereinheitlichung und der Wille des Gesetzgebers missachtet würden[331]. Vielleicht schon entscheidend scheint mir aber ein Hinweis, den v. Wurmb[332] gegen eine Erweiterung angeführt hat. § 481 HGB steht im ersten Abschnitt des HGB, der die Überschrift „Allgemeine Vorschriften“ trägt. Es handelt sich um eine Bestimmung, die den Besatzungsbegriff für das gesamte Seehandelsrecht, d.h. alle Normen, in denen er genannt wird[333], festlegen soll. Wenn dennoch vielfach Versuche unternommen worden sind, die Schiffsbesatzung im Bereich der Reederhaftung erweiternd auszulegen und im Anschluss daran wegen der haftungsrechtlichen Identität des Begriffs auch für die Befördererhaftung in § 607 HGB, so begegnet dies tiefgreifenden Bedenken. Denn das Verhältnis einer allgemeinen Norm zu den besonderen Vorschriften, für die sie maßgebend ist, muss von einem einheitlichen Verständnis des

---

[328] Prüßmann/Rabe, SeehandelsR, § 481, Anm. F; Wollny, S. 73; BGHZ 3, 34.

[329] Wollny, S. 73.

[330] RGZ 13, 114, (116) und 20, 84 (85); Wüstendörfer, NSHR, S. 175f.

[331] Vgl. Prüßmann/Rabe, SeehandelsR, § 607, Anm. B 2 a; ebenso Hoffmann, Haftung, S. 30.

[332] Haftung für Hilfspersonen, S. 29f., obwohl er letztlich selbst zu einer analogen Anwendung gelangt, die aber die Einwirkungsmöglichkeit des Beförderers auf die Tätigkeit der selbständigen Gehilfen durch Auswahlmöglichkeiten und Weisungsbefugnisse voraussetzt (s. hierzu bei v. Wurmb, a.a.O., S. 76). Diese einschränkenden Anforderungen werden von der Rechtsprechung ebenfalls gestellt (BGHZ 70, 113 (116)).

[333] Vgl. des weiteren z.B. noch §§ 512 I, 522ff. oder 735, 736 HGB; Gesamtauflistung bei Rabe, § 481, Anm. B, Rn. 2.

Wortsinns getragen sein. Der Inhalt muss überall gleich sein, sonst ist die allgemeine Norm überflüssig und droht, zu Missverständnissen zu führen. Es hätte dann näher gelegen, im jeweiligen besonderen Regelungszusammenhang eigenständige Normen einzufügen. Folgerichtig müsste eine erweiternde Auslegung beide Haftungsbereiche betreffen oder sie muss ganz unterlassen werden. Der alleinige Versuch der ausdehnenden Anwendung beim Reeder missachtet diesen Grundgedanken. Es kommt überdies hinzu, dass § 481 HGB eine definitorische Norm ist. Als solche erhebt sie den Anspruch, den in ihr enthaltenen Begriff genau zu beschreiben. Dem Begriff der Schiffsbesatzung kann daher nicht je nach dem, im Regelungszusammenhang mit welcher Norm sie gerade verwendet wird, eine unterschiedliche Bedeutung beigemessen werden. Ansonsten würde die Systematik und Einheitlichkeit der seehandelsrechtlichen Regelung des HGB missachtet. Eine direkte Anwendung des § 481 HGB auf selbständige Dritte verbietet sich demnach.

Diese Bedenken gelten auch für eine Analogie, da eine allgemeine Definitionsnorm den von ihr angesprochenen Systembereich abschließend umreissen soll. Zudem ist eine Lücke der Regelungsmaterie vorauszusetzen, die im Bereich der Beförderhaftung wegen des über Art. 2 EGHGB anwendbaren § 278 BGB nicht gegeben ist. Denn - wie auch v. Wurmb[334] zutreffend schreibt - dieser ist nur dann gegenüber § 607 HGB subsidiär, wenn die Voraussetzungen beider Normen erfüllt sind. Wo dies, wie im hier fraglichen Bereich der selbständigen Gehilfen nicht der Fall ist, lebt § 278 BGB wieder auf. Schließlich spricht ein Vergleich mit den in § 428 HGB neben den Leuten genannten „anderen Personen“ gegen die Erstreckung des Besatzungsbegriffs auf selbständige Drittunternehmer im Wege der Analogie. Hätte der Gesetzgeber auch diese erfassen wollen, hätte nichts näher gelegen als einen Terminus, der sich schon im Landfrachtrecht bewährt hat, auch im Seebeförderungsrecht einzufügen. Die Schiffsbesatzung an sich erfasst, wie wir gesehen haben, nur die auf dem Schiff angestellten Personen, seien sie Angestellte des Beförderers oder eines anderen. Es ist mithin extra ein Begriff den Leuten hinzugefügt worden, der den spezifischen Arbeitsstrukturen des Seehandelsrechts gerecht wird, um zu verhindern, dass in einem Dienstverhältnis zu Dritten stehende Besatzungsmitglieder dem Seebeförderer nicht zugerechnet werden können. Mitnichten wurde dadurch der Versuch unternommen, selbständige Hilfspersonen einzubeziehen.

---

[334] Haftung für Hilfspersonen, S. 41. Sein Argument für eine Subsidiarität des § 278 BGB auch gegenüber einer analogen Anwendung des § 481 i.V.m. § 607 HGB, dass dies der ratio legis entspreche, verfängt nicht. Ziel des § 607 HGB ist die Haftungszurechnung für Handlungen der unselbständigen Hilfspersonen des Seegüterbeförderers, und zwar in einer den großen und vielschichtigen spezifischen Gefahren des Seetransportrechts genügenden Weise. Da das Merkmal des Handelns nicht nur bei Gelegenheit der Erfüllungshandlungen in § 278 BGB zunehmend fallengelassen wird, ergibt sich ein Bedürfnis, § 607 HGB zu diesem Zweck weit auszulegen, nur noch deshalb, weil die Gehilfen nicht am konkreten Beförderungsvorgang beteiligt gewesen sein müssen wie in § 278 BGB. Gerade dieses ausweitende Merkmal würde aber auf selbständige Hilfspersonen angewendet zu einer vom Gesetzeszweck nicht mehr gedeckten Ausuferung der Gehilfenhaftung des Beförderers führen.

Mit der bei Einfügung des § 607 I HGB durch das SFrG von 1937 aus § 431 HGB a.F. bekannten Wendung „andere Personen“ wäre es dem Gesetzgeber ohne weiteres möglich gewesen, dem Beförderer auch beim Seetransport das Verhalten selbständiger Drittunternehmer zuzurechnen, wenn er es denn gewollt hätte. Die „anderen Personen“ hätten als dritte Personengruppe angehängt werden bzw. - bei entsprechender Auslegung - die „Schiffsbesatzung“ sogar überflüssig machen können. Eine ungewollte Lücke im Gesetz kann daher wegen der gesetzgeberischen Begründung für die Aufnahme der „Schiffsbesatzung“ nicht erkannt werden. Die internationale Herkunft des § 607 I HGB steht diesem Vergleich mit § 428 HGB und § 431 HGB a.F. nicht entgegen, denn auch die Nennung der Schiffsbesatzung ist eine deutsche Besonderheit, die den Originaltexten nicht zu entnehmen ist.

3. Erfüllungsgehilfen

Neben diesen spezifisch (see-)transportrechtlichen Figuren kommt die Zurechnung des Verschuldens von Erfüllungsgehilfen im Sinne des allgemeinen schuldrechtlichen Begriffs des § 278 BGB in Betracht. Zum einen gilt die bei Ladungsschäden infolge mangelnder See- oder Ladetüchtigkeit des Schiffes, da für § 559 HGB eine § 607 HGB entsprechende Sondernorm fehlt, zum anderen für selbständige Hilfspersonen bei mangelhafter Ladungsfürsorge mangels Anwendbarkeit des § 607 HGB[335].

a. § 559 HGB

Im Bereich von § 559 HGB haftet der Beförderer für seine Erfüllungsgehilfen im Sinne von § 278 BGB. Denn die Verschuldenshaftung für Ladungsschäden wegen mangelnder See- und Ladetüchtigkeit des Schiffes weist keine § 607 HGB entsprechende Sondernorm auf. Dieser findet allein auf die Haftung aus §§ 606ff. HGB Anwendung[336]. Darum ist auf den Begriff des Erfüllungsgehilfen nach bürgerlichem Recht zurückzugreifen[337]. Mithin hat der Seegüterbeförderer auch nicht für seine Leute einzustehen, sofern sie nicht gleichzeitig Erfüllungsgehilfen im Rahmen des jeweiligen Vertrages sind; und zwar Erfüllungsgehilfen in Bezug auf die See- und Ladetüchtigkeit, wie z.B. der Kapitän[338], das Maschinenpersonal oder die Schiffsoffiziere, sofern ihre Funktion sich auf die Seetüchtigkeit bezieht, nicht daher einfache

---

[335] Vgl. dazu o. 2 b.

[336] Rabe, § 559, Anm. D 4 a, Rn. 35; Schaps/Abraham,, § 559, Rn. 8; Wüstendörfer, NSHR, S. 240 ; a.A. Gramm, Dt. SeefrachtR, S. 93; Kronke, TranspR 1988, 89 (93). Gegen die Minderansicht spricht die systematische Stellung des § 607 HGB, der keine allgemeine Zurechnungsnorm des Seetransportrechts für Gehilfenverschulden ist.

[337] Dazu o.

[338] Vgl. zu dessen eigener Verpflichtung auch § 513 HGB.

Büroangestellte ohne entsprechende Aufgabenbereiche[339]. Es gilt der allgemeine Erfüllungsgehilfen-Begriff des BGB[340].

aa. Vercharterer und dessen Angestellte sowie die Schiffsbesatzung

Zu den Erfüllungsgehilfen des Güterbeförderers gehören, wenn er das Schiff gechartert hat, auch diejenigen Mitglieder der Besatzung, die in seinen vertraglichen Erfüllungsvorgang und die diesbezüglichen Verrichtungen einbezogen sind. Aber eben nur diese; andere Angestellte des Vercharterers und dieser selbst gehören nicht dazu, weil er nur das Schiff für die Erfüllungsfahrt zur Verfügung stellt, ohne in den Erfüllungsvorgang als Gehilfe einzugreifen[341]. Zumeist liegt seine Leistung zeitlich vor dem Abschluss eines Beförderungsvertrages, so dass es an einem konkreten Bezug seiner Vertragspflichten zu den Erfüllungshandlungen des Charterers für den Beförderungsvertrag fehlt.

bb. Reedereiinspektoren, Werften, Klassifikationsgesellschaften

Unter die Erfüllungsgehilfen des Seegüterbeförderers fallen die Reedereiinspektoren, nicht dagegen die Sachverständigen von Klassifikationsgesellschaften[342] und grundsätzlich auch nicht Werften[343]. Klassifikationsgesellschaften sind gewerbliche, private oder halb-öffentliche Unternehmen, die den Zustand von Seeschiffen im Bau und während ihrer weiteren Lebensdauer durch periodisch

---

[339] Schaps/Abraham, § 559, Rn. 8.

[340] Dazu o. I 1 c bb.

[341] So noch Prüßmann/Rabe, SeehandelsR, § 559, Anm. D 4. Ebenso für Bareboat-Charter Hans. OLG Hamburg Hansa 1970, 1393; a.A. Schaps/Abraham, § 559, Rn. 8; a.A. Kronke TranspR 1988, 89 (92f.), und inzwischen Rabe, § 559, Anm. D 4 b, Rn. 36.

[342] Vgl. zur dt. Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd Wollny, S. 119ff.

[343] H.M.: Rabe, § 559, Anm. D 4 c, Rn. 37; Helm, Haftung, S. 69; OLG Hamburg HansGZ 1908, HBl., No. 1, S. 1; RGZ 67, 300, 305; BGH VersR 1957, 596; vgl. dazu auch OLG Bremen, Hansa 1957, 1518; Schlegelberger/Liesecke-Liesecke, SeehandelsR, § 559, Rn. 10; Ballin, S. 106; Sturm HansRGZ 1931, Abt. A, Sp. 393. Anders nach The „Muncaster Castle“ (1961) 1 Ll. L. Rep. 57 (H.L.) = Hansa 1961, 877, im englischen Recht, wo eine Unterscheidung zwischen den independent contractors nach ihrer Art und Stellung weder für gerechtfertigt noch für möglich gehalten wird. Den Seegüterbeförderer treffe eine höchstpersönliche Pflicht, das Schiff seetüchtig zu machen, der er sich nicht durch Übertragung auf einen sachkundigen Dritten entziehen könne. Dies gilt entsprechend für Verschulden von Klassifikationsgesellschaften. Das Berufungsgericht hatte in dieser Frage anders entschieden (Riverstone Meat Co. v. Lancashire Shipping Co., (C.A.) Hansa 1960, 575); vgl. dazu auch Schaps/Abraham, § 559, Rn. 8, und Knöfel, S. 219ff., m.w.N. aus der anglo-amerikanischen Rechtsprechung. Die gleiche Ansicht vertraten für das deutsche Recht noch Pappenheim III, S. 141f.; Wüstendörfer, Studien, S. 479ff. und 497f. Rabe, a.a.O, Rn. 37, macht inzwischen in Anlehnung an einen Gedanken der Entscheidung des Hans. OLG Hamburg, VersR 1972, 662, die Einschränkung, dass der Beförderer sich das Verschulden einer Reparaturwerft, also nicht der Bauwerft, jedenfalls dann zurechnen lassen muss, wenn ihre Tätigkeit mit konkretem Bezug zur oder auf der Beförderungsfahrt erbracht worden ist.

wiederkehrende Untersuchungen überwachen, über die sie Zeugnisse erteilen, in denen eine Einteilung in Klassen nach dem Grad der Seetüchtigkeit vorgenommen wird[344]. Den Reedereiinspektoren obliegt die Inspektion des Schiffes und seiner Maschine. Ihre Tätigkeit ist aufgrund der Notwendigkeit eines einwandfreien technischen Ablaufs der Transportfahrt im Hinblick auf die Gefahren der Schiffahrt eine wesentliche Voraussetzung für den schadlosen Transport der Güter und gehört daher zu den grundlegenden vertraglichen Verrichtungen des Beförderers. Dass Werften und Klassifikationsgesellschaften selbständige Hilfspersonen sind, steht der Zurechnung ihres Verschuldens natürlich nicht entgegen, da § 278 HGB auch solche umfasst. Die von ihnen vorgenommenen Tätigkeiten schuldet der Beförderer allerdings nur, wenn er sich zur Prüfung von See- und Ladungstüchtigkeit oder zur Reparatur besonders vertraglich verpflichtet hat und nicht schon aus dem Transportvertrag als solchem[345]. Aus diesem kann den Beförderer ohne spezielle Vereinbarung lediglich eine culpa in eligendo vel custodiendo - z.B. seitens seiner technischen Inspektoren - treffen, da ihm die eigene Sachkunde hinsichtlich der Klassifikation fehlt und die Werften einzig in Ausführung ihrer eigenen vertraglichen Verpflichtung gegenüber dem Beförderer tätig werden[346]. Eindeutig ist dies beim Bau des Schiffes durch die Werft oder der Besichtigung durch eine Klassifikationsgesellschaft bzw. die Seeberufsgenossenschaft. § 278 BGB ist dann nämlich schon seinen Voraussetzungen nach nicht anwendbar, da er eine bestehende Verbindlichkeit des Beförderers voraussetzt, um schuldhaft durch die Werft verursachte See- oder Ladeuntüchtigkeit zurechnen zu können[347]. Eine solche fehlt, solange kein konkreter Beförderungsvertrag abgeschlossen ist.

Da jedoch der ordnungsgemäße technische Zustand des Schiffes für eine glückliche Fahrt von herausragender Bedeutung ist, trifft den Transporteur die Pflicht, sein Schiff Routinekontrollen zu unterziehen, wozu er sich der Werft und der Klassifikationsgesellschaft bedient. Darüber hinaus kann sich auch aus besonderen Umständen (z.B. Kollision, Art der Ladung, Gefährlichkeit des Meeres, das befahren werden

---

[344] Wüstendörfer, Handbuch d. HandelsR, S. 191f.

[345] V. Wurmb, Haftung für Hilfspersonen, S. 160, dort auch Fn. 179. Nach Herber, SeehandelsR, S. 314, hat der Beförderer für das Verschulden von Werft und Klassifikationsgesellschaft einzustehen, wenn das Schiff für eine ganz bestimmte Reise mit spezieller Ausrüstung versehen oder überholt wird. Ebenso Helm, Haftung, S. 70, dort Fn. 327, und Wollny, S. 125 für Werften. Da der Übergang zwischen einer ausdrücklichen Vereinbarung im Transportvertrag und einem sich aus den Umständen des sich auf die einzelne Fahrt beziehenden Vertrages nach §§ 133, 157 BGB zu ermittelnden Parteiwillen fließend ist, ist dem für Werften zuzustimmen. Bei Klassifikationsgesellschaften ist dies wegen deren besonderer Rechtsstellung und dem mangelnden konkreten Bezug der turnusmäßig wiederkehrenden Besichtigung zu einer speziellen Reise abzulehnen (vgl. auch Helm, a.a.O., S. 70 und Schaps/Abraham, § 559, Rn. 8).

[346] OLG Hamburg HansGZ 1908, HBl., No. 1, S. 1; RGZ 67, 300, 305; BGH VersR 1957, 596.

[347] Wollny, S. 124.

soll) die Notwendigkeit ergeben, diese einzuschalten[348]. In diesen Fällen macht bereits der konkrete Anlass die Schadenssuche und ggf. Beseitigung zur vertraglichen Verrichtung des Beförderers im Sinne der Sorge um See- und Ladetüchtigkeit. In diese sind Werft und Klassifikationsgesellschaft durch ihre Tätigkeit mit einbezogen.

cc. Seeberufsgenossenschaft

Einen Sonderstatus nimmt die Seeberufsgenossenschaft[349] ein, die, 1887 durch Reichsgesetz begründet, heute bundesunmittelbare Körperschaft des öffentlichen Rechts ist. Ihre Aufsichtsbeamten können keine Erfüllungsgehilfen des Beförderers sein, da sie in Ausübung ihrer obrigkeitlichen Befugnisse tätig werden. Ihre Seetüchtigkeitsprüfung dient ausschließlich dem Schutz von Besatzung und Passagieren. Sie sind daher auch nicht zu einer Verrichtung i.S.v. § 831 BGB bestellt[350].

dd. Actual carrier und Unterbeförderer

Der ausführende Beförderer und Unterbeförderer sind als selbständige Unternehmer in den Transportvorgang einbezogen und erbringen dementsprechend ihre Leistung unmittelbar als Erfüllungshandlung gegenüber dem Hauptbeförderer und gleichzeitig als dessen Erfüllungshandlung gegenüber den Ladungsbeteiligten. Sie sind daher unzweifelhaft dessen Erfüllungsgehilfen i.S.v. § 278 BGB[351]. Die Unterscheidung zu anderen am Transportvorgang beteiligten unabhängigen Drittunternehmern ist danach zu treffen, dass sie als selbständige Beförderer partizipieren. Hafenumschlagsbetriebe und Lagehalter sind zwar ebenfalls in die Ausführung der Beförderung involviert, jedoch keine Beförderer[352].

b. § 607 HGB

Die gleichen Grundsätze gelten für die Haftung nach §§ 606ff. HGB in Bezug auf selbständige Hilfspersonenen des Seegüterbeförderers und ihre Leute, da nach der hier vertretenen Auffassung diesbe-

---

[348] V. Wurmb, Haftung für Hilfspersonen, S. 160.

[349] Ausführlich zur Stellung und Aufgabe der Seeberufsgenossenschaft im Schiffsprüfungswesen Wollny, S. 118ff.

[350] OLG Hamburg VersR 1972, 662; Wüstendörfer, NSHR, S. 240; Sturm HansRGZ, 1931, Abt. A, Sp. 393.

[351] Vgl. im Einzelnen Knöfel, S. 237ff.

[352] Kienzle, S. 67.

züglich ebenfalls keine Sondernorm existiert[353]. Die Zurechnung des Verschuldens erfolgt demnach über § 278 BGB. Dem Kreis der betroffenen Hilfspersonen unterfallen beispielsweise der actual carrier bzw. Unterbeförderer bei der Erfüllung des Unterbeförderungsvertrages, selbständige Stauereiunternehmen[354], Schiffsbefestiger und Wachmänner, selbständige Ladungsgesellschaften wie Kaianstalten im einkommenden Verkehr[355] sowie Bugsier- und Schlepperunternehmer[356]. Auch selbständige Frachtführer, die die Ladung nach Annahme oder vor Ablieferung zum Schiff hin oder von diesem zum Bestimmungsort[357] befördern gehören hierher. Lagerhalter dagegen nur, wenn sie die Waren zur Einlagerung im Rahmen der Beförderung erhalten und nicht bei rechtmäßiger Hinterlegung im Zielhafen nach §§ 601, 604 II HGB[358]. Der Schiffsagent, der in seiner Tätigkeit für das Schiff, alle Aufgaben wahrnimmt, die dessen Betrieb mit sich bringt, ist Erfüllungsgehilfe des Beförderers i.S.v. § 278 BGB, soweit er mit dem Beförderungsvertrag zusammenhängende Aufgaben erledigt[359].

Besonderheiten ergeben sich bei Lotsen, die aufgrund eines privatrechtlichen Dienstvertrages für den Beförderer tätig werden[360]. Wenn der Lotse an Bord ist, bleibt der Kapitän gleichwohl für das Schiff verantwortlich, ja er hat sogar selbst für dessen Verhalten einzustehen, wenn er ihn nicht genügend überwacht[361], so dass die Zurechnung des Lotsenverschuldens für die Haftung des Beförderers vielfach

---

[353] Dazu o. 1 und 2.

[354] Dazu Wollny, S. 111ff.

[355] Jaeschke, S. 59; Schlegelberger/Liesecke-Liesecke, SeehandelsR, § 606, Rn. 8. Im ausgehenden Verkehr ist sie in der Regel nicht Erfüllungsgehilfin des Beförderers (Wüstendörfer, NSHR, S. 268; Liesecke, a.a.O., § 606, Rn. 7). Mit den privatrechtlich oder öffentlich-rechtlich organisierten Kaianstalten schließt der Beförderer einen Werkvertrag, der eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstand hat. Das Verhältnis bestimmt sich also stets nach bürgerlichem Recht (vgl. OLG Hamburg MDR 1967, 925). Ein Benutzungszwang für den Beförderer besteht nicht. Jedoch ist ihnen meistens die Benutzung der Kaieinrichtungen sowie der Umschlag vorbehalten. Aufgrund dieses Monopols unterliegen sie einem Abschlußzwang (Jaeschke, S.9).

[356] Wollny, S. 74, 76; Hoffmann, Haftung, S. 24ff.; Schaps/Abraham, § 607, Rn. 3.

[357] Vgl. insoweit den nach § 606 S. 2 HGB umfaßten Zeitraum.

[358] Pappenheim III, S. 416; Rabe, § 607, Anm B 1 b, Rn. 5.

[359] Rabe, § 607, Anm. B 1 b, Rn. 5. Der Schiffsagent hat die frühere Position des Kapitäns als Vertreter des Reeders oder Seegüterbeförderers in fremden Häfen übernommen, in denen dieser nicht persönlich präsent sein kann. Er ist zu unterscheiden vom Schiffsmakler, der nicht wie er für einen bestimmten Transporteur ständig tätig wird, sondern unparteiischer Vermittler von Chartern und Beförderungsverträgen ist (vgl. ausführlich Puttfarken, SeehandelsR, S. 247ff., und Rabe, a.a.O., vor § 556, Anm. II E, Rn. 17ff., 28).

[360] OLG Hamburg Hansa 1952, S. 1763. - In Deutschland ist der Lotse stets Berater des Kapitäns im Gegensatz zum Führungslotsen, der das Schiff selber übernimmt (vgl. ausführlich Herber, SeehandelsR, S. 165).

[361] BGH VersR 1961, 653 (656); BGHZ 35, 111 (118); Schlegelberger/Liesecke-Schlegelberger, SeehandelsR,

ohne Belang ist. Denn wegen der weiterbestehenden Verantwortlichkeit des Kapitäns für das Schiff wird diesen oft ein Verschulden treffen, das dem Beförderer über § 607 HGB zurechenbar ist, da er frei entscheiden kann, ob er den Ratschlägen des Lotsen nachkommen will[362]. Ist der Schiffsführung kein Verschulden vorzuwerfen - so in der Regel, wenn er dem Rat des Lotsen folgt -, greift bei einem fahrlässig fehlerhaft erteilten Rat des Beratungslotsen § 278 BGB ein. Denn dieser handelt als Erfüllungsgehilfe des Beförderers[363].

Auszunehmen sind aus der Anwendung des § 278 BGB Hilfspersonen, derer sich der Seegüterbeförderer zwangsweise bedienen muss, wie etwa der nach ausländischem Recht vorkommenden Führungszwangslotsen und Zwangsstauer. Denn bei diesen fehlt es schon am Merkmal der Willentlichkeit seitens des Beförderers bezüglich des Tätigwerdens der Gehilfen. Darüber hinaus kann er auf ihre Arbeiten keinen Einfluss nehmen, soweit ein Weisungsrecht ausgeschlossen ist und nur ein Annahmezwang besteht. Gleichfalls auszunehmen sind im Rahmen der §§ 606ff. HGB aus den gleichen Gründen wie bei § 559 HGB[364] grundsätzlich Werften und Klassifikationsgesellschaften.

4. Hamburg Regeln

Die HHR enthalten in Artt. 7 II und 8 II weiterhin den Terminus „servant or agent". Die Ausnahme der „independent contractors" in Art. 4 bis § II H(V)R wurde dabei bewusst fallengelassen, um die Einbeziehung selbständiger Hilfspersonen zu gewährleisten[365]. Die Erweiterung auf Drittunternehmer bedingte sich durch die Ausweitung des Haftungszeitraumes, der unter dem Regime der H(V)R die Transportphase an Bord des Schiffes erfasste, nach den HHR nunmehr zum Teil auch auf die landseitige Abwicklung der Beförderung erstreckt ist. Dadurch ist die Einbeziehung von Hilfspersonen erforderlich geworden, die - regelmäßig selbständig - an Land Tätigkeiten im Rahmen des Transports für den

---

§ 511, Rn. 5.

[362] V. Wurmb, Haftung für Hilfspersonen, S. 100.

[363] V. Wurmb will unter Hinweis auf die Einwirkungsmöglichkeit des Kapitäns auf den Beraterlotsen § 607 HGB analog anwenden. Dies ist nach der hier vertretenen Auffassung abzulehnen, da dieser - siehe Dienstvertrag - selbständige Hilfsperson ist. - Auch für den eigenverantwortlichen Führerlotsen greift § 278 BGB ein, wenn den Kapitän kein eigenes Verschulden trifft (v. Wurmb, a.a.O., S. 100).

[364] Dazu o. a bb. Vgl. auch die gleichlaufende h.M. zu § 431 HGB „andere Personen": OLG Hamburg MDR 1974, 674; a.A. Staub-Helm, § 431, Anm. 4.

[365] Richter-Hannes, HHR, S. 68; CMI Colloquium Vienna-Selvig, S. 46; Kienzle, S. 64. Nach den HHR unterliegen die Gehilfen keiner eigenständigen Haftung, die sich daher i.d.R. aus dem Deliktsrecht ergibt. Artt. 7 II, 8 II HHR erstrecken die Haftungsbeschränkungen und deren Durchbrechung bei schwerem Verschulden auf die Hilfspersonen.

Beförderer ausführen[366].

5. Italien

Im italienischen Codice della Navigazione bestimmt Art. 422 I den Haager Regeln folgend, dass der „vettore“ für das kommerzielle Verschulden seiner „dipendenti o preposti“ einzustehen hat. Hierunter fallen der Kapitän nebst Schiffsbesatzung, aber auch der Lotse[367]. In gleicher Weise wird der Lotse bei der Reederhaftung im Rahmen des Art. 274 I C.N. zur Schiffsbesatzung, für deren Handlungen (fatti) der Reeder einzustehen hat, sofern Schiff und Reise betroffen sind, gerechnet. Zeitlich wird jedoch eine Beschränkung auf „il periodo in cui presta servizio a bordo“ vorgenommen[368]. Für die Schlepperbesatzung hat nach Art. 104 II C.N. neben dem Reeder des Bugsierschiffes auch der Reeder des geschleppten Schiffes einzustehen[369].

6. Skandinavien

Im skandinavischen Seerecht enthielt § 8 dän./norw. SeeG, heute § 151 dän./norw. SeeG die Regelung, dass der Reeder für Schäden haftbar ist, die durch schuldhaftes Verhalten von Kapitän, Schiffsbesatzung oder Lotsen in Ausführung ihrer Verrichtung verursacht worden sind. Gleiches gilt nach diesen Normen für unabhängige Hilfspersonen, die auf Veranlassung des Reeders oder Kapitäns Tätigkeiten für das Schiff verrichten, wie z.B. Stauer eines selbständigen Stauereiunternehmens, und zwar sogar im außervertraglichen Bereich[370]. Im Bereich der Seegüterbeförderung wird dieselbe Einstandspflicht für das Verschulden der Hilfspersonen durch § 275 dän./norw. SeeG begründet[371]. Dies entspricht weitgehend der dänischen 3-19-2-Regel und der norwegischen 3-21-2-Regel[372], allerdings mit einer wesentlichen Ausnahme, nämlich, dass der völlig unabhängige Lotse der Haftungsregel des § 8 dän./norw. SeeG a.F., heute § 151 dän./norw. SeeG unterfällt. Die allgemeinen zivilrechtlichen Vorschriften würden ihn nicht

---

[366] Vgl. schon o. 1 a bb. Kienzle, S. 65.

[367] Grasso-Cavani, Anm. zu Art. 422; Markianos, Übernahme der Haager Regeln, S. 153.

[368] Sotiropoulos, Haftung für Hilfspersonen, S. 53f.; Kamin, S. 69.

[369] Sotiropoulos, a.a.O., S. 54.

[370] Vgl. auch Kamin, S. 73ff.

[371] Karnovs, 20.6.1, Sølov, § 275, Anm. 363f.

[372] Vgl. o. I 5.

erfassen[373]. Ansonsten haftet der Reeder hier wie dort unabhängig von einem eigenen Verschulden - es ist also nicht einmal culpa in eligendo vel custodiando erforderlich - für das seiner Gehilfen[374]. Voraussetzung für den Haftungseintritt ist die Ausführung von Schiffsdiensten durch die Hilfspersonen, die dem Schiffszweck dienen und denen gegenüber dem Schiffer Weisungsbefugnisse zustehen. Auf ein Anstellungsverhältnis soll es nicht ankommen. Vielmehr sollen die spezifischen Schiffsgefahren abgedeckt werden[375].

[373] Karnovs, 20.6.1, Sølov, § 151, Anm. 152; Riska, S. 89 (98).

[374] Riska, S. 89 (98).

[375] Kamin, S. 75.

D Die Geschichte der Seebeförderer haftung bis 1900

I. Entwicklung der Beförderer haftung bis 1800

Seit dem Altertum bildete sich bei allen seefahrenden Völkern ein Privatsonderrecht der Seeschiffahrt heraus. Grund hierfür waren zum einen die besonderen Notlagen und Gefahren des Meeres für Schiff, Besatzung, Passagiere und Ladung im Kampf mit der Natur, zum anderen die unterschiedlichen kulturellen, sozialen, wirtschaftlichen und technischen Gegebenheiten, deren Zusammenspiel die Ausbildung eines Sonderrechts notwendig machte[1]. Je mehr dabei der Seegüterbeförderer zum Behüter der Ladung und verantwortlichen Vertreter der Ladungsbeteiligten wurde, weil der versendende Kaufmann seine Ware nicht mehr in Person oder durch einen Vertrauensmann begleitete, desto mehr bildete sich auch seine Haftung für die dem Schiff anvertraute Ladung heraus[2].

1. Frühgeschichte des Seerechts im Altertum

a. Ägypter, Phönizier, Carthager, Assyrer und Griechen

Erste Spuren eines Seerechts finden sich in den Epochen der alten Ägypter, Phönizier, Carthager und Assyrer, die in großem Umfang auf Meeren und Flüssen Handel trieben[3]. Das erste geschriebene Seerecht enthielt das berühmte Gesetzeswerk des Hammurapi, das aus der Zeit etwa um 1700 v.Chr. stammt[4]. In ihm finden sich bereits neben anderen Inhalten Regeln über die Beförderer haftung[5]. Obwohl die Seefahrt insbesondere in der phönizischen Kultur bedeutend war und prosperierte, ist von den Gesetzen nichts überliefert worden[6]. Die Seeschiffahrt der Griechen hatte in gleichem Maße Gewicht. Ihr Recht basierte

---

[1] Wüstendörfer, Handbuch d. HandelsR, S. 5.

[2] Wüstendörfer, a.a.O., S. 8. Diese Entwicklung ging mit der Ablösung der Schiffsmiete seitens des Kaufmannes durch den Seebeförderungsvertrag einher. Die Ladungsbeteiligten, Absender und Empfänger, bedurften daher eines vermehrten Schutzes, den ihnen eine Urkunde vermitteln sollte. Zunächst handelte es sich dabei um eine bloße Abschrift des Ladungsverzeichnisses, aus der nach und nach das Konnossement mit seiner strengen Skripturhaftung entstand (Wüstendörfer, a.a.O., S. 8).

[3] Sandiford, S. 14; Goldschmidt, Universalgeschichte des Handelsrechts, S. 50ff.

[4] Lefebvre D'Ovidio/Pescatore, S. 9. Hammurapi war König von Babylon und wurde durch seine in einen Dioritblock eingemeißelte Gesetzessammlung bekannt, die 1901 in Susa entdeckt wurde.

[5] Fiorentino, S. 12; Sandiford, S. 14.

allerdings größtenteils auf ungeschriebenem Gewohnheitsrecht und ist uns nur durch die Reden großer Staatsmänner und die Werke der hervorragenden Geschichtsschreiber jener Zeit bekannt[7].
Bei den Griechen vollzog sich der Seetransport anfangs als Handel in genossenschaftlicher Form zwischen Schiffseigentümer und Ladungsinteressenten, später beschränkte sich der Eigentümer auf den Transport. Er war zumeist identisch mit dem naukleros (Schiffer)[8]. Die Schiffsmannschaft setzte sich aus Sklaven zusammen, für deren schuldhaftes Handeln der Schiffer haftete[9]. Hinweise auf die Haftung der Schiffer für übernommenes Ladungsgut in der damaligen Zeit vermögen allein die der Papyrusforschung zur Verfügung stehenden griechisch-ägyptischen Beförderungsverträge zu geben, die teilweise entsprechende Haftungsklauseln enthielten. Die Tatsache, dass die erhalten gebliebenen Urkunden nicht alle die Haftungsklausel trugen, führte Brecht[10] zu der Annahme, dass es sich um eine ohne besondere Vereinbarung kraft des herrschenden Rechts jener Zeit geltende Haftung gehandelt haben müsse. Hätte es sich um eine die Haftung erst begründende Garantieklausel gehandelt, so hätte nämlich kein Kaufmann auf selbige verzichtet.

Was den Inhalt der Klauseln anbelangt, so wurde in einer die unbeschädigte Ablieferung der Ladungsgüter am Bestimmungsort in der Weise versprochen, dass sie sowohl qualitativ wie quantitativ vor Beeinträchtigungen zu behüten waren, der Schiffer also bei von ihm verschuldeten Beschädigungen für den Schaden einzustehen hatte. Durch eine weitere Klausel wurde sodann die Haftung auch für zufällig eingetretene Schäden übernommen[11]. Diese Erfolgshaftung umfasste allerdings, wie sich aus weiteren Zusätzen der Klauseln ergibt, nicht auch die höhere Gewalt, und zwar weder die Unbilden von Meer und Wetter noch seeräuberische Überfälle. Vielmehr bezog sich die Zufallshaftung einzig auf schadenbegründendes Tun der Schiffsbesatzung aus böser Gesinnung - unerlaubte Handlung - und nicht

---

[6] Berlingieri, Polizza di carico, S. 4f.; Sandiford, S. 14f.; Hanses, S. 21; Goldschmidt, Universalgeschichte des Handelsrechts, S. 50ff.; Kamin, S. 1.

[7] Sandiford, S. 14f.; Seeger, S. 5; Krieger, Entwicklung des Seerechts, S. 179 (181); Gilmore & Black, S. 3; Lefebvre D'Ovidio/Pescatore, S. 9. Gesondert vom griechischen Recht stand das Seerecht der Insel Rhodos, das aufgrund deren regen Seehandels eigene Gewohnheiten hervorbrachte, die in Griechenland gemeinrechtlichen Charakter erlangten und - insbesondere die „lex rhodia de iactu“ - von Einfluss auf das römische Seerecht waren (Segger, S. 6f.; Krieger, a.a.O., S. 181).

[8] Segger, S. 5f.

[9] Kamin, S. 1.

[10] S. 23.

[11] De Robertis, Receptum nautarum, S. 160; Brecht, S. 39f.

auf die Einwirkung durch Naturgewalten, Seeräuber oder auch nur den schlechten Zustand des Schiffes[12].

b. Römisches Reich

Für die heutigen seerechtlichen Kodifikationen nahm die Herausbildung geschriebener Sondernormen ihren Ausgang im römischen Reich, dessen großer räumlicher Machtbereich die Entwicklung seetransportrechtlicher Regelungen nicht nur bedingte, sondern auch förderte. Denn die Einheitlichkeit des Mittelmeeres als Verkehrsraum in rechtlicher und damit auch wirtschaftlicher Hinsicht begünstigte die Ausbildung eines regen Handelsverkehrs. Ein Bedürfnis hierfür ergab sich aus dem zunehmenden Handel mit den auch überseeischen Besitzungen Roms[13]. Er resultierte zunächst aus der Notwendigkeit die steigende Zahl von Menschen im eigentlichen Italien mit Nahrungsmitteln zu versorgen. Als sich ein gewisser Wohlstand etabliert hatte, kam der Wunsch nach orientalischen Genussmitteln und Luxusgütern hinzu. Im Vergleich mit anderen Transportwegen stand dabei der Handel über See im Vordergrund, wobei die Römer bereits Schiffe von ungeheuren Dimensionen besaßen[14]. Das Schiff wurde zum wichtigsten Transportmittel, der Seegüterverkehr zur wichtigsten Transportart, begünstigt natürlich durch die Lage Roms, das Machtzentrum des Reiches, auf der Apenninenhalbinsel. Daher entstand für die Seebeförderung das erste, fortlaufend überkommene Sonderrecht eines Verkehrsmittels[15].

Dennoch ging das Seerecht in erster Linie im allgemeinen Verkehrsrecht auf, allein seine den Grundsätzen der griechischen Rechtswelt entlehnten Teile sonderten sich zu Spezialrecht ab[16]. Es handelte sich um gewohnheitsrechtliche Grundsätze, insbesondere aus dem Seerecht von Rhodos, die Eingang in das römische Recht fanden, wo sie erstmalig durch prätorianische Edikte zu einzelnen Rechtsinstituten fortgebildet und in oströmischer Zeit unter Iustinianus im Corpus Iuris Civilis zusammen mit dem Zivil- und Handelsrecht kodifiziert wurden[17].

---

[12] Brecht, S. 40ff. Für Überfälle durch Seeräuber ist dies für manche der überlieferten Verträge wegen ihrer Fassung nicht ganz klar.

[13] Seyde, Haftungsbeschränkungen, S. 12; Berlingieri, Polizza di carico, S. 7.

[14] Goldschmidt, Universalgeschichte, S. 67ff.; Bengtsson, Grundriß der röm. Geschichte, S. 300.

[15] Abraham, SeeR, S. 6.

[16] Wagner, SeeR, S. 56.

[17] Abraham, a.a.O., S. 7; Fiorentino, S. 12; Herber, SeehandelsR, S. 10; Krieger, Entwicklung des Seerechts, S. 182. Vgl. schon o. Fn. 7.

Im Seehandel haftete der Beförderer - dies war der nauta (hier: Schiffer; eigentlich: Seemann), womit sowohl der Reeder als auch der Kapitän (magister navis) gemeint waren, da der exercitor (Reeder) bisweilen mehrere Schiffe hatte und somit die Verantwortung delegieren musste[18] - nach einem prätorianischen Edikt ex recepto aufgrund der Übernahme für Verlust und Beschädigung ihm im Rahmen des Beförderungsvertrages anvertrauter Ladung (sog. Rezeptumshaftung, lat. receptum nautarum; receptum = Gewähr)[19]. Diese Haftung war unabhängig von einem Verschulden des Beförderers oder seiner Angestellten[20] und schloss nur Fälle höherer Gewalt aus. Sie stellte demnach eine Garantie- oder Erfolgshaftung dar[21]. Auch die Berufung auf die sog. exceptio Labeonis der vis maior war dem Seebeförderer in klassischer Zeit noch verwehrt, so dass er für Schadensereignisse haftete, auf deren Eintritt er keinen Einfluss hatte; erst später konnte er sich durch Ausnahmen entlasten, und zwar zunächst durch Schiffbruch und Piraterie[22]. Der Nachweis, dass der Schaden durch das Verhalten von Hilfspersonen, egal ob die betreffenden Seeleute, freie Menschen oder Sklaven waren, bzw. eines Passagiers verursacht worden war, enthob ihn nicht seiner Verantwortung, solange sich der Fall auf dem Schiff ereignet hatte[23]. Im klassischen römischen Recht ergab sich die Haftung des Beförderers für Dritte allerdings noch als Folge der custodia-Haftung, die ihn in Ansicht übernommener Sachen traf[24]. Erst in nachklassischer Zeit ging es beim Einstehen für die Seeleute um eine Haftung des nauta für sein eigenes Verschulden, das in der

---

[18] Vgl. Ulp. D. 4, 9, 1, 2. Berlingieri, Polizza di carico, S. 10; OAG Jena Seuff. Archiv 4 (1851), Nr. 35. So auch die Deutung in der Übersetzung von Engelbrecht, S. 14, dort auch Anm. c. Vgl. auch Rehme, Haftung des Reeders, S. 13, dort Fn. 2. Der Reeder haftete selbstverständlich auch für die von ihm eingesetzten magistri navis und nautae (Kamin, S.1). - In einer ersten Phase des Seehandels waren die unterschiedlichen Figuren des Schiffseigentümers, Reeders, Kapitäns und Kaufmanns/Ladungseigentümers noch in einer Person zusammengefallen (Scialoja, Navigazione, S. 290).

[19] Ulp. D. 4, 9, nautae, caupones etc., abgedruckt bei Pardessus I, S. 86, vgl. dort auch S. 66f.; Wollny, S. 33.

[20] Die Klage aus diesem Edikt stand dem Kaufmann gegen den nauta nach Ulp. D. 4, 9, 1, 3 im übrigen auch dann zu, wenn dieser zugelassen hatte, dass seine Leute die Güter auf dem Schiff zur Bewachung in ihre Obhut genommen hatten.

[21] Lewis, Die neuen Konnossementsklauseln, S. 10; Wüstendörfer, NSHR, S. 21; Abraham, a.a.O., S. 7; Seyde, a.a.O., S. 12f.; Brecht, S. 3. Das Wort „recipere“ = annehmen, aber auch zurückführen, -bringen, wurde im Sinne des Verbums „promittere“ = (für den möglichen Schaden Entschädigung) versprechen, verwendet (Pardessus I, S. 86, dort Fn. 1). Diese Bedeutung ergab sich allerdings in klassischer Zeit erst aus der Verbindung mit den Worten „salvum fore“ zur Wendung „receptum salvum fore“ bzw. „salvum fore recipere“ (Brecht, S. 29; vgl. dazu ferner u. Fn. 118).

[22] Vgl. Lab. Ulp. D. 4, 9, 3, 1. Basedow, TranspV, S. 392; Pardessus I, S. 67; Brecht, S. 1ff., 86.

[23] Ulp. D. 4, 9, 1, 3; Ulp. D. eod., 7 pr.; Pardessus I, S. 67; Dernburg, Pandekten II, S. 277, Fn. 3.

[24] Dernburg, Pandekten II, S. 277.

nachlässigen Auswahl der Betreffenden seinen Grund haben konnte[25]. Der allgemeine Maßstab der culpa-Haftung stand nun nicht mehr wie früher neben der custodia-Garantie, sondern wurde u.a. als sog. culpa in custodiendo auf die Verletzung der Obhutspflicht bezogen[26]. Daher war die Berufung auf haftungsbefreiende höhere Gewalt dem nauta dann versagt, wenn er hätte verhindern können, dass Schiff und Ladung einem solchen Ereignis ausgesetzt wurden[27].

Nur im klassischen Recht trug der Beförderer mithin die - umfassende - Verantwortung für das Verhalten seiner Gehilfen unabhängig von seinem Verschulden, ja sogar unabhängig von deren Verschulden. Gänzlich anders demgegenüber das nachklassische Recht, in dem die Ausprägung des Schuldprinzips zum das gesamte Haftungsrecht durchdringenden Grundsatz begann[28]. Hier musste ihn selbst ein Verschulden in eligendo sive instruendo sive custodiendo getroffen haben. Die Zurechnung fremden Verschuldens genügte daher nicht, fand demgemäß auch nicht statt.

Die Rezeptumshaftung war jedoch dispositiv, so dass der Seegüterbeförderer seine Haftung begrenzen konnte, was aber aufgrund des praktischen Bedürfnisses für diese strenge Einstandspflicht aus Wettbewerbsgründen bedeutungslos war[29].

---

[25] Paul. D. 4, 9, 6, 1ff.; Ulp. eod. 7, 4. Vgl. schon o. C I 1 a aa.

[26] Kaser, Das Römische Privatrecht II, S. 352.

[27] Grundtvig, S. 97: als Beispiel sei das Verlassen des sicheren Hafens trotz eines Orkans genannt.

[28] Vgl. bereits o. C I 1 a aa.

[29] Ulp. D. 4, 9, 7 pr.; Kaser, Das römische Privatrecht I, S. 586; ders., Römisches Privatrecht, S. 297, Rn. 46.7; Seyde, Haftungsbeschränkungen, S. 18f.; Pappenheim, S. 477; Rehme, Haftung des Reeders, S. 14. Ungenau ist es, wenn Lewis, Wüstendörfer, Abraham und Seyde (s. Fn. 21) schreiben, dass für die Rezeptumshaftung erforderlich gewesen sei, dass der Beförderer das Ladungsgut mit dem Versprechen übernommen haben musste, dass er es unversehrt ans Ziel bringen würde. Diese Auslegung ist für das justinianische Recht problematisch, da sich beim receptum nautarum im Verlauf der römischen Geschichte vermutlich eine Wandlung von der vertraglichen hin zur gesetzlichen, an die Einbringung der Sachen anknüpfenden Haftung des nauta vollzogen hatte (so die h. M.; vgl. nur Kaser, Das römische Privatrecht I, S. 585; Kunkel-Honsell, Römisches Recht, S. 329, Fn. 13; Mitteis ZSS 19, 201, dort Fn. 3; ders. in Sohm/Mitteis/Wenger, Institutionen, S. 451; Arangio-Ruiz, Istituzioni, S. 335f.; De Robertis, Receptum nautarum, S. 83; Sintenis, S. 699, Fn. 8; a. A. Ude ZSS 12, 66ff., der das receptum durchweg als pactum praetorium ansah. Die h. M. spricht sich für einen Übergang bereits in klassischer Zeit aus, vgl. statt aller Honsell, a.a.O., S.329, Fn. 13. Dagegen wendet sich Brecht, S.112ff., der mit beachtlicher Begründung annimmt, dass die ipso iure eintretende Rezeptengarantie erst der vorjustinianischen Praxis entstammte). Die Frage des „ob“ konnte daher nach justinianischem Recht nicht mehr die Haftungsübernahme im Sinne eines Garantievertrages betreffen, sondern nur die Obhutsübernahme über das Gut, sprich die Annahme selbst. Die Rezeptumshaftung trat dann kraft Gesetzes ein und musste abbedungen werden. In klassischer Zeit war hingegen das entsprechende Garantieversprechen ausdrücklich abzugeben (ausführlich zum Meinungsstand, der hier nur angerissen werden kann, Brecht, S. 5 und 112ff.).

Das Corpus Iuris Civilis sah den Grund für die strenge Haftung in dem Gedanken „reprimendae improbitatis hoc genus hominum“, d.h. im Streben, ein kollusives Zusammenwirken von Beförderern und Dieben zum Nachteil des Versenders zu verhindern, das der Unredlichkeit der Schiffer entspringt[30]. Da der Zuverlässigkeit der nautae häufig vertraut werden müsse, wenn ihnen Sachen zur Bewachung überlassen würden, sei diese scharfe Haftung auch nicht zu hart, zumal sie sich entscheiden könnten, ob sie die Waren übernehmen wollten[31]. Dieser Gedanke traf nicht nur für Diebstähle, sondern gleichermaßen für Sachbeschädigungen zu, bei denen die ediktische Klage daher nach Gai. D. 4, 9, 5, 1 ebenfalls gewährt wurde. Zudem hatte der nauta wegen des direkten Zugriffs auf die Ware die größten Schadensverhütungsmöglichkeiten und sollte daher zu höchster Sorgfalt angespornt werden.

Seyde[32] führte die Rezeptumshaftung dagegen eher auf praktische Erwägungen zurück. Die Konstituierung einer Verschuldenshaftung, so schrieb er, müsse bereits an der Frage der Beweislast scheitern, da sie, egal wem sie aufgebürdet würde, scheitern müsse. Wäre sie dem Beförderer auferlegt worden, hätte sein Exkulpationsbeweis mangels Kontrollmöglichkeiten in der damaligen Zeit nicht widerlegt werden können. Im Gegenteil bestand die Gefahr, dass er sich auch bei verschuldeten Schäden auf andere Ursachen berufen würde. Die Feststellung, ob menschliches Versagen oder Naturgewalten zum Schaden geführt hatten, war kaum zu treffen.

Da die Reise wegen der ständig drohenden Übergriffe von Seeräubern und feindlichen Völkern sowie der mangelnden Beherrschbarkeit der Naturgewalten mit dem damaligen technischen Gerät sehr gefährlich war, trug der Beförderer durch die Garantiehaftung im Schadensfall ein enormes Kostenrisiko. Einen Ausgleich konnten die bisweilen gewaltigen Ladungsmengen und ein infolge der Hochwertigkeit der beförderten Güter hohes Entgelt schaffen. Schließlich bestand die Aussicht, dass eine schadlos überstandene Fahrt große Gewinne abwerfen würde[33]. Die nautae ließen sich mit einem erhöhten Beförderungsentgelt ihr gesteigertes Risiko honorieren[34]. Da die Sicherheit dieser Schiffe hauptsächlich vom Spiel der Naturkräfte abhängig war, war die Belastung des Seebeförderers mit der Rezeptumshaftung erträglich. Denn die Schadensursachen ließen sich seit der Ausbildung von Haftungsbefreiungen häufig dem Bereich

---

[30] Ulp. D. 4, 9, 1, 1; Ulp. D. eod. 3, 1 nautae, caupones etc., abgedruckt bei Pardessus I, S. 88; vgl. auch die dt. Übersetzung bei Behrends/Knütel/Kupisch/Seiler, Corpus Iuris Civilis II, S. 461; Basedow, a.a.O., S. 392.

[31] Ulp. D. 4, 9, 1, 1. Vgl. dazu Kaser, Das römische Recht I, S. 586; Kunkel-Honsell, Römisches Recht, S. 329, Fn. 13.

[32] A.a.O., S. 12.

[33] Fn. wie vor.

der höheren Gewalt zuordnen[35].

2. Mittelalter

Nach dem Zerfall des römischen Reiches herrschte auf den befahrenen Meeren große Unsicherheit wegen zahlloser Überfälle durch Seeräuber, Sarazenen und Normannen[36]. Die gesamte Rechtsentwicklung nahm jetzt eine andere Richtung ein. Das Seerecht wurde wieder mehr zur Spezialmaterie. Die Gründe hierfür waren unterschiedlicher Natur. Zu Beginn ging es um die Abkürzung von Prozessfristen, die die Errichtung von besonderen Seegerichten und infolge dessen prozessualen Spezialrechts bedingten. In Gebieten, in denen das römische Recht fortgalt, sollten gelehrte Richter von der Beurteilung von Rechtsstreitigkeiten abgehalten werden, die auf Verhältnissen beruhten, die zur Zeit des römischen Reiches unbekannt gewesen waren. Denn es zeigte sich schon früh der internationale Charakter des Seehandels, indem beispielsweise die aufkommenden Genossenschaften in zunehmendem Masse aus Genossen bestanden, die nicht mehr familiär verbunden waren oder zumindest derselben Stadt entstammten. Vielmehr kamen sie jetzt aus verschiedenen Ländern. Dies bedingte aber die Schaffung besonderer Gerichtsstände, da der Kontakt der Gerichte mit fremden Rechtsbräuchen zu erheblicher Rechtsunsicherheit führte. Ein System internationaler Seeusancen musste her, das wiederum nur von einer eigens geschaffenen Sondergerichtsbarkeit bewältigt werden konnte[37]. Im germanischen Rechtskreis machte zudem das Beweissystem Probleme (Zweikampf und glühendes Eisen als Beweismittel), die vernünftige Handelsbeziehungen unmöglich gemacht hätten[38].

Die Geltung der Regeln des römischen Rechts wurde zwar in der ersten Hälfte des Mittelalters nicht beseitigt, angewendet aber wurden sie aufgrund der veränderten Verhältnisse seit dem 8. Jahrhundert nicht mehr[39]. Während in der Antike noch die Sklavennutzung den Seebetrieb mit kapitalistischer Struktur kennzeichnete, ist er zu Beginn des Mittelalters genossenschaftlich organisiert[40]. Gewinne und Verluste

---

[34] Kunkel-Honsell, Römisches Recht, S. 329, Fn. 13; Kaser, Das römische Recht I, S. 586.

[35] Markianos, Übernahme der Haager Reegeln, S. 20; Wollny, S. 33; Stödter, S. 4.

[36] Segger, S. 10.

[37] Diese Stellung nahmen die erstmalig in Pisa errichteten consules maris ein, die mit Gerichtskompetenz für Seehandelsstreitigkeiten ausgestattet waren (Krieger, Entwicklung des Seerechts, S. 203; Schaube, Konsulat des Meeres, S. 122ff.).

[38] Vgl. zum Ganzen: Wagner, SeeR, S.34; Krieger, Entwicklung des Seerechts, S. 201ff.

[39] Wagner, a.a.O., S.56.

[40] Coing-Pohlmann, Handbuch der neueren Privatrechtsgeschichte I, S. 806; Segger, S. 10.

werden von Reedern, Seeleuten und Ladungsbeteiligten gemeinschaftlich getragen, ohne dass sich die Rechtsfiguren voneinander hätten trennen lassen, da die Kaufleute ihre Schiffe selber ausrüsteten[41]. Die zumeist mehreren Reeder fuhren sämtlich oder doch in der Mehrzahl mit. Dieser Gemeinschaftssinn entsprang den hohen Kosten, die ein Schiff nicht nur in der Anschaffung, sondern auch in Unterhalt und Ausrüstung verursachte und die die Ladungsbeschaffung erforderte, sowie der Gefährlichkeit der Reise, auf der die Mannschaft oft wochen-, ja monatelang abgeschnitten von der Außenwelt unterwegs war[42]. Da die Seeversicherung noch unbekannt war, bot später die Partenreederei die einzige Möglichkeit sich gegen das Risiko eines Unfalls abzusichern, indem das Engagement auf mehrere Schiffe aufgeteilt wurde[43]. Die am Seehandel Beteiligten fanden sich daher mit ihrem Schiff, der Ware und ihrer Arbeitskraft zu einer Interessengemeinschaft zusammen, um gemeinsam Handel zu treiben[44]. Zutreffend schreibt Vogel[45] daher, dass die heute deutlich voneinander geschiedenen Personen des Reeders und des Kapitäns, ja sogar der Mannschaft je weiter man in der Geschichte der mittelalterlichen Seefahrt zurückgeht, „desto mehr sich verwischen und vermischen“. Seebeförderer im Sinne des damaligen Rechts war der Kapitän oder, wie er zu jener Zeit genannt wurde, Schiffer. Dass er trotz der genossenschaftlichen Organisation als Verpflichteter der Befördererhaftung auftrat, lag darin begründet, dass er als nautischer Führer primus inter pares war[46].

Geographisch lassen sich zwei nicht völlig voneinander getrennte, sondern vielfältig verflochtene Rechtskreise unterscheiden. Der Bereich des Mittelmeers auf der einen Seite, der zunächst durch das pseudo-rhodische Recht und später durch das Consolato del Mar bestimmt wird. Auf der anderen Seite der fränkisch-germanisch-hansische, in dem die Rôles d'Oléron und das Wisbysche Seerecht eine entscheidende Rolle spielen[47].

---

[41] Vogel, Geschichte der dt. Seeschiffahrt, S. 374. Vgl. auch den historischen Begriff des Reeders und die Bedeutung dieses Ausdrucks in gegenwärtigen ausländischen Kodifikationen o. B II 2.

[42] Wüstendörfer, Handbuch d. HandelsR, S. 5ff.; ders. NSHR, S. 18. In dieser Zeit lassen sich die am Seehandel beteiligten Personen noch nicht in der Schärfe als Reeder, Kapitän, Seeleute und Ladungsbeteiligte voneinander trennen. Die genossenschaftliche Seereise ist vielmehr ein aus gemeinsamer Gefahrtragung und Risikoübernahme gewachsenes Gemeinschaftserlebnis.

[43] Vogel, Geschichte der dt. Seeschiffahrt, S. 376f. Üblich waren Parten zu 1/4 oder 1/8.

[44] Pappenheim, Entwicklungsgeschichte, S. 175.

[45] Geschichte der dt. Seeschiffahrt, S. 366f. Ähnlich Scialoja, Navigazione, S. 290.

[46] Hanses, S. 23.

[47] Coing-Pohlmann, Handbuch der neueren Privatrechtsgeschichte I, S. 806.

a. Nomos Rhodion nautikos oder pseudo-rhodisches Gesetz und Basiliken

Eine private Sammlung von Rechtssätzen des östlichen Mittelmeeres, Nomos, pseudo-rhodisches Gesetz oder auch rhodische Sammlung[48] genannt, deren Entstehungszeitpunkt um 800 n.Chr. lag und die vereinzelt als VIII. Titel des LIII. Buches der griechischen Basiliken[49] angesehen wurde[50], enthielt neben deren Lib. LIII, Tit. I das einzige geschriebene Seerecht seiner Zeit[51]. Nomos stellte ein umfassendes Gesetzbuch des Seerechts dar, das aufgrund seiner weit verbreiteten Anwendung das süditalienische Recht bis ins 16. Jahrhundert beeinflusste[52]. Das pseudo-rhodische Gesetz hatte sich in keiner Weise das römische Recht zum Vorbild genommen, sondern ging seine eigenen Wege. Hier tauchten erstmalig gesellschaftliche Bindungen zwischen Schiffs- und Ladungsseite in Form der sog. koinonia auf, die die Verteilung von Gewinnen und Verlusten trotz beibehaltener Trennung zwischen beiden Seiten zum Gegenstand hatte[53]. Die besondere Figur des Reeders fehlte. Er war identisch mit dem Kapitän und nannte sich naucleros[54].

Gem. Kapitel III, Art. 10 der rhodischen Sammlung waren Kapitän und Schiffsmannschaft nur für

---

[48] Abgedruckt in griechischer und lateinischer Sprache bei Pardessus I, S. 237ff., und mit englischer Übersetzung bei Ashburner, S. 1ff., sowie ins Deutsche übersetzt bei Engelbrecht, Corpus iuris nautici, S. 1ff.

[49] Die Basiliken, benannt nach dem Kaiser Basileios I. (867-886), entstanden im 9. Jahrhundert im byzantinischen Reich. Sie waren eine von hellenistischen Gedanken überlagerte, vereinheitlichende Bearbeitung des Rechts des Corpus Iuris Civilis in griechischer Sprache (Kaser, Römisches Privatrecht, S. 10, Rn. 1.26). Fabrot machte aus den Grundsätzen der rhodischen Sammlung Titel VIII des LIII. Buches der Basiliken, wogegen sich Pardessus mit dem Argument wandte, dass die Inhalte beider Sammlungen im Widerspruch zueinander stünden (Pardessus I, S. 209).

[50] Z. B. noch Sandiford, S. 16; Berlingieri, Polizza di carico, S. 12. Vermutlich wurde die rhodische Sammlung den Basiliken nur als Anhang angefügt. Wagner (SeeR, S.59f.) schreibt, dass der dritte Teil der rhodischen Sammlung ein Gesetz der isaurischen Kaiser sei, das in der Mitte des 8. Jahrhunderts entstanden sei und an das sich die beiden ersten Teile später angeschlossen hätten (Ebenso Rehme, Haftung des Reeders, S. 23). Er berichtet, dass sich die Sammlung wegen ihrer Vollständigkeit trotz der Basiliken, und nicht nur als deren Bestandteil, im oströmischen Reich bis ins 15.Jahrhundert hielt, und zwar in Süditalien auch noch nach Lösung vom byzantinischen Reich.

[51] Sandiford, S. 16; Ashburner, S. CXII. Das Seerecht der Basiliken, das ganz in romanistischer Tradition stand, erschien im Gegensatz zum Nomos als Anachronismus, da es den Realitäten der Seefahrt nicht mehr entsprach (Scialoja, Armatore, S. 25 (263), Fn. 1.

[52] Krieger, Enwicklung des Seerechts, S. 183; Sandiford, S. 16; Lefebvre D'Ovidio/Pescatore, S. 9. Entscheidend ist der dritte Teil der Sammlung, dessen 51 Artikel ausführlich das Seehandelsrecht regelten.

[53] Teil III, Art. IX, XXVIIf., XXXII des Nomos. Vgl. Krieger, Entwicklung des Seerechts, S. 185 und 197; Pappenheim, Entwicklungsgeschichte, S. 175. Zum Streitstand über die Rechtsnatur dieser Gesellschaftsform vgl. Rehme, Haftung des Reeders, S. 23f.

[54] Scialoja, Navigazione, S. 290.

Schäden am Ladungsgut haftbar zu machen, die sie verschuldet hatten, bei Verschulden des Kaufmannes haftete dagegen dieser für Schäden am Schiff. Sollte jedoch auf keiner Seite ein Verschulden festzustellen gewesen sein, wurden der Verlust durch Schiff und Ladungsgut, sprich durch das, was davon noch übrig war, getragen. Ähnlich verhielt es sich nach Art. 4, wenn eine Seite Schuld daran war, dass das Schiff an einen Ort gelangte, an dem sich Diebe oder Piraten aufhielten, die etwas vom Schiff raubten. Art. 34 erlegte dem Kapitän auf, die Ladung gut abzudecken, wenn es sich um Seide handelte, um sie vor Durchfeuchtung zu schützen. Sofern Wasser in den Laderaum einzudringen drohte, hatte er die Kaufleute zu warnen, dass sie die Ware entfernen müssten. Kam er diesen Vorgaben nicht nach, hatte er für daraus sich ergebende Beschädigungen am Gut zusammen mit den Seeleuten einzustehen. Ähnliches galt gem. Art. 38 für Wasserschäden bei einer Ladung Getreide, wobei Kapitän und Mannschaft sowie Kaufleute für den Fall, dass der Wasserschaden durch einen Sturm verursacht worden war, gemeinsam aufkommen mussten[55]. Für den Diebstahl durch ein Besatzungsmitglied zum Nachteil eines Kaufmannes hatte der Kapitän nur einzustehen, wenn der Seemann auf sein Geheiß handelte[56]. Im Vordergrund stand bei der Befördererhaftung das Verschuldensprinzip. Grundsätzlich musste der Kapitän selbst schuldhaft gehandelt haben, um in Anspruch genommen werden zu können. Neu ist der Gedanke einer gemeinsamen Gefahrverantwortung von Schiffs- und Ladungsseite, die wegen der aufkommenden genossenschaftlichen Durchführung der Reise alle gemeinsam den Schaden tragen ließ. Entscheidungen, die die Seereise betrafen, wurden demgemäß gemeinschaftlich von allen Beteiligten getroffen[57].

Die Basiliken wiederum hatten in romanistischer Tradition in Lib. LIII, Tit. I, Kap. VI die Rezeptumshaftung gem. Ulp. D. 4, 9, 1 nautae, caupones etc. übernommen, so dass der Beförderer für Schäden an den zum Transport übernommenen Gütern einzustehen hatte[58].

In den nun folgenden vier Jahrhunderten fehlen nahezu jegliche Quellen des Seerechts[59], so dass eine Nachzeichnung der Entwicklung und ihrer Gründe kaum möglich ist. Wagner[60], der diese Zeit als „byzantinische Periode“ bezeichnet, hält sie für den Ausgangspunkt des modernen Handelsrechts. Erst ab

---

[55] Ähnlich Art. 44 des Nomos bei Mast- oder Ruderbruch.

[56] Art. 3 des Nomos.

[57] Scialoja, Navigazione, S. 290f.

[58] Sotiropoulos, Beschränkung der Haftung, S. 8; Berlingieri, Polizza di carico, S. 12f.

[59] Zeitlich gesehen etwas später als in der allgemeinen Geschichtsforschung, deren Probleme darin liegen, Quellen für das 5.-8. Jahrhundert zu finden.

[60] SeeR, S. 35, dort Fn. 1.

1200 setzt eine neue Entwicklung ein, die durch die Ausprägung von Gewohnheitsrecht unter den beteiligten Interessenkreisen bestimmt wird. Das Recht gehorcht den faktischen Gegebenheiten und trägt den regional vorherrschenden Betriebsgestaltungen Rechnung[61].

b. Entwicklung bis zum Consolato del mar

Daher bildeten sich im Mittelmeerraum sowie in Nordeuropa und am Atlantik partikulare gewohnheitsrechtliche Grundsätze heraus, die in den jeweiligen Gebieten unterschiedliche Formen und Ausprägungen annahmen, aber wegen häufiger Entlehnungen und Nachbildungen Übereinstimmungen aufwiesen[62]. Zunächst entwickelte sich also an verschiedenen Orten und für bestimmte Verkehrsrouten unabhängig voneinander Partikularrecht, das mit der Zeit - teilweise sogar durch Rezeptionen - auf andere Regionen übergriff und subsidiär zum dortigen Recht hinzutrat oder es verdrängte. Es setzten sich dabei natürlich im Laufe der Zeit diejenigen Rechtssammlungen durch, die den Verkehrsanschauungen am meisten entsprachen und die neben den Partikularrechten stehend mit der Zeit ein allgemein anerkanntes Gemeines Recht bildeten. Grundlage dieser Rechtsentwicklungen vom ungeschriebenen Gewohnheitsrecht, den sog. Usancen, hin zur Kodifikation waren Seegebräuche, die ihre Herkunft in Rechtssprüchen (Urteilen und Weistümern) der See- und Gildengerichte, in Statuten und Willküren der Seehandelsgilden, in Stadtrechten und städtischen Willküren sowie in privaten Sammlungen des Rechtsmaterials zu Rechtsbüchern hatten[63].

Am Mittelmeer lassen sich die adriatischen, tirrenischen und franco-spanischen Rechtsquellen unterscheiden[64]. Aus Letzteren leitete sich das Consolato del Mar[65] ab, ein privates Seerechtsbuch, dessen

---

[61] Wagner, SeeR, S. 35.

[62] Abraham, SeeR, S. 7.

[63] Vogel, Geschichte der dt. Seeschiffahrt, S. 360f.; Wüstendörfer, NSHR, S. 21; ders., Handbuch d. HandelsR, S. 11f. und 44ff.; Segger, S. 11; Schaps/Abraham, AllgEinl., Rn. 10.

[64] Fiorentino, S. 12. Auch die Rechtsquellen dieser Gebiete ließen sich noch weiter unterteilen, da letztlich jeder bedeutende Hafen, jeder Stadtstaat der damaligen Zeit sein eigenes Recht entwickelte und z. T. kodifizierte (die sog. Stadtrechte und städtischen Willküren, s.o.), vgl. nur die Tabula de Amalphi (Textabdruck bei Alianelli, S. 101ff., und Laband ZHR 7, 296 (303ff.), der das überlieferte Werk allerdings nicht für einheitlich entstanden hält, a.a.O., S. 301) oder die Statuti di Venezia (Statuten von Venedig, insbesondere von 1255, abgedruckt bei Pardessus V, S. 20ff. und Predelli/Sacerdoti, Statuti, S. 77ff.). Anlass dafür war, dass diese Städte in ständigem Konkurrenzkampf oder gar Krieg miteinander standen und um die Vorherrschaft im Handel mit anderen Völkern, insbesondere den Griechen, kämpften (Wagner, SeeR, S. 38). Den italienischen Städten kam wegen der Kreuzzüge die Vorreiterrolle zu, da von hier aus die zahllosen Transporte des christlichen Menschenmaterials zu neuen Ufern abgewickelt wurden und auf dem Rückweg Rohstoffe, Gewürze und Luxusartikel den Weg ins Abendland fanden (Krieger, Entwicklung des Seerechts, S. 193f.). Die Grundsätze in diesen Quellen wurden sowohl altbekannten Regeln des Seerechts als auch deren Fortbildung aufgrund eigener Erfahrung entnommen (vgl. zum Ganzen Sandiford, S. 18ff.). In den Statuten

letzte Neufassung auf ca. 1370 datiert wird[66]. Es beinhaltete nicht nur die Rechtsprechung des Seegerichtshofes von Barcelona, sondern auch die Neubearbeitung und Verschmelzung einer Vielzahl seerechtlicher Normen des westlichen Mittelmeerraumes sowie der französischen Westküste[67]. Das Consolato kursierte seit 1200 n. Chr. in den Städten des Mittelmeerraumes als Manuskript, später bis zum 17. Jahrhundert wurde es gedruckt und in nahezu alle europäischen Sprachen übersetzt. Vermöge seiner hervorragenden Berücksichtigung der Bedürfnisse der damaligen Seeverkehrspraxis in einer ausufernden Kasuistik erlangte es in einigen Ländern den Rang von Gewohnheitsrecht[68]. Nach neuestem Stand der Forschung ist allerdings davon auzugehen, dass das italienische Konsulat des Meeres, andere Ursprünge - nämlich pisanische[69] - hatte als das spanische, das von den Statuten der italienischen Stadtstaaten weitgehend unbeeinflusst blieb. Eine Ausnahme bildete der Einfluss des amalphischen Seerechts auf das Consolato del Mar von Barcelona[70]. Es ist also Vorsicht geboten, wenn schlicht vom Seekonsulat gesprochen wird, da dadurch unterschiedliche Rechtsquellen und -institute miteinander vermischt werden. Wenn hier in der Folge vom Consolato del Mar die Rede ist, so ist dasjenige von Barcelona gemeint. Dieses sollte aber auch in Italien das Seerecht bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, als der Codice di Commercio erlassen wurde (1882), prägen[71].

---

von Venedig trifft man wieder auf die römische Rezeptumshaftung (Seyde, Haftungsbeschränkungen, S. 14).

[65] See-Konsulat, abgedruckt bei Pardessus II, S. 49ff., bei Boucher II, S. 1ff., und Casaregi, Consolato del mare, sowie Engelbrecht, Codex iuris nautici. Die divergierende Nummerierung der einzelnen Kapitel bei Pardessus erklärt er selbst, a. a. O. S. 1f., damit, dass er bei den ihm zur Verfügung stehenden Manuskripten die ersten 45 Kapitel, die sich im wesentlichen mit der Wahl der Konsuln von Valencia (dazu sogleich unten) und deren Prozessrecht befassten, weggelassen habe. - Diese Kodifikation darf aber nicht mit der Institution der Konsuln des Meeres verwechselt werden, die seit dem 13. Jahrhundert von Pisa ausgehend aus dem Kreise der Ladungsinteressenten ausgewählt als Repräsentanten der souveränen italienischen Stadtstaaten für die Überwachung und Rechtsprechung des Seehandels zuständig waren (Vgl. dazu die umfassende Untersuchung von Schaube, Konsulat des Meeres).

[66] Fiorentino, S. 12f; Abraham, a.a.O., S. 7. Wagner (SeeR, S. 57) meint allerdings, daß dies überhaupt erst der Entstehungszeitpunkt der Sammlung gewesen sei. Ein Vorläufer des Consolato del Mar, die Costumes de la mar von Valencia (1283-1343), die eine Sammlung von Gewohnheitsrecht aus der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts waren, seien mehrfach vergrößert und umgestaltet worden und schließlich - vermutlich von einem oder mehreren Schreibern des Seegerichts zu Barcelona - zu einem Rechtsbuch zusammengefasst worden.

[67] Sandiford, S. 20; Fiorentino, S. 12f.

[68] Segger, S. 18f.; Sandiford, S. 21; Nizze, S. 14; Gilmore & Black, S. 6.

[69] Coing-Pohlmann, Handbuch der neueren Privatrechtsgeschichte I, S. 807. In Pisa führen die Spuren des italienischen consulatus maris bis in die Zeit von 1188 bis 1201 zurück.

[70] Coing-Pohlmann, Handbuch der neueren Privatrechtsgeschichte I, S. 807f.: Als eine Quelle des Consolato del Mar gelten die Costumes de la mar von Valencia (1283-1343). Vgl. schon Fn. 66.

[71] Vgl. nur Wagner, a.a.O., S. 79; Segger, S. 20.

Spätestens bis zum Ende des 16. Jahrhunderts hatte sich - begünstigt durch die Entwicklung des Versicherungsrechtes ab dem Ende des 14. Jahrhunderts - eine wesentliche Änderung im Seehandelsbetrieb vollzogen. Die Kaufleute begleiteten ihre Waren nicht mehr in Person und ließen sie auch nicht mehr durch einen Vertreter begleiten. Die genossenschaftliche Seereise wurde so mit der Zeit von der Charter und vor allem vom Beförderungsvertrag abgelöst, der wegen der schwieriger werdenden Vermietung des ganzen Schiffes oder eines Teils desselben schnell die Oberhand gewann[72]. Eine Entwicklung, die schon in den Statuti di Venezia von 1255 des Dogen Reniero Zeno und dann im Consolato del Mar zu beobachten ist[73]. Während vorher noch alle gemeinsam im sog. Schiffsrath der Schiffsgenossen über wichtige Entscheidungen beratschlagt hatten[74], war die Herrschaft über das Schiff mit dem Fernbleiben von Mitreedern und Kaufleuten nun zunächst - so z. B. nach dem Consolato del Mar - auf den „senyor de la nau" übergegangen, der geschäftsführender Mitreeder ist oder das Schiff in commenda hatte[75]. Die Übersetzung als „Schiffer"[76] ist genauso ungenau wie die als „patron"[77]. Denn der senyor de la nau war diesem eigentlich sog. „notxer" vorgesetzt, der von ihm abhängig war[78]. Durch die langsam fortschreitende Trennung von Schiffs- und Ladungsseite musste die Befördererhaftung wieder eine tragendere Rolle einnehmen als zur Zeit der genossenschaftlichen Seefahrtbetriebe. Denn der Kaufmann begab sich mit seinem Gut in den Wirkungsbereich eines Geschäftspartners, der nicht mehr

---

[72] Rehme, Haftung des Reeders, S. 102f.; Herber, SeehandelsR, S. 11; Krieger, Entwicklung des Seerechts, S. 204; Wüstendörfer, NSHR, S. 19. Beim Consolato del Mar ist fraglich, ob es die Schiffsmiete als zweite Vertragsform neben dem Beförderungsvertrag überhaupt kannte (Pappenheim, Entwicklungsgeschichte, S. 199, m.w.N., der freilich zwischen Frachtvertrag und Schiffsmiete unterscheidet, den Begriff des Frachtvertrages also allein dem Beförderungsvertrag vorbehält). Dass der Übergang sich nur langsam vollzog zeigt sich am Beispiel des Hansischen Seerechts von 1614, das sowohl die Partenreederei unter Beteiligung des Kapitäns als auch die Figur des Setzschiffers, der das Schiff gegen Gewährung von Heuer und Führung übernahm, kannte (Landwehr, in: 1667 aars Sjölag i ett 300-aarigt perspektiv, S. 75 (93)). Führung bedeutet übrigens nicht, wie man meinen könnte, die Befehlsgewalt über das Schiff, sondern ist ursprünglich eine Form der Heuer, gezahlt in Naturalien. Bis ins 16. und 17. Jahrhundert stand sie für die entgeltfreie Beförderung eigener Ladung der Schiffsleute durch das Schiff bzw. die Beteiligungsquote am Gewinn (Vogel, Geschichte der dt. Seeschiffahrt, S. 371.; Hanses, S. 44).

[73] Pappenheim, Entwicklungsgeshichte, S. 182ff. Eine Zwischenstufe auf dem Weg zum Beförderungsvertrag hat Pappenheim, a.a.O., S. 177, als „Reisevertrag" bezeichnet. Als der Kaufmann nach Auflösung der genossenschaftlichen Strukturen weiterhin auf dem Schiff mitfuhr, tat er dies in erster Linie um an anderen Gestaden persönlich Handel zu treiben. Er war sozusagen Handelsreisender in eigenen Angelegenheiten. Seine Güter führte er dabei gleichsam als Gepäck bei sich.

[74] Goldschmidt, Universalgeschichte des Handelsrechts, S. 337; Hanses, S. 23.

[75] Zum ursprünglichen Begriff der commenda und dessen Weiterentwicklung vgl. Rehme, Haftung des Reeders, S. 30ff. Bei der Schiffs-commenda wurde das Schiff von den Reedern (Kommendatoren) dem Kommendatar gegen Anteil an den Gewinnen der Seereise überlassen (Rehme, a.a.O., S. 31).

[76] So z. B. Engelbrecht, Corpus iuris nautici, S. 188ff.

[77] Pardessus II, S. 49ff.

gleichgerichtete Interessen verfolgte, sondern der Gegenüber in den „neuen“ Vertragsverhältnissen war. Der Beförderer wollte den Gewinn durch das Beförderungsentgelt erzielen, der Kaufmann durch den Warenabsatz. Die Gefahrengemeinschaft löste sich auf. Der Seegüterbeförderer wurde nunmehr Dienstleister am Warenversender. Folge war eine wieder entdeckte Ausprägung der Haftung des Seegüterbeförderers in den Rechtsquellen der kommenden Jahrhunderte. Daneben trat die unmittelbare Haftung der Schiffsbesatzung für ihr Verschulden, da sie am Gewinn des Schiffes partizipierten[79].

c. Befördererhaftung nach dem Consolato del Mar

Das Consolato del Mar regelte die Befördererhaftung nicht vollständig in einer der römischen Rezeptumshaftung vergleichbaren Weise[80]. Vielmehr war es weitestgehend von römisch-rechtlichen Einflüssen frei gehalten worden, um eine pragmatische Regelung des Seerechts seiner Zeit zu schaffen. Diese Kodifikation zeichnete sich daher durch besondere Praxisnähe aus, die ihren Ausdruck in der Bereithaltung von Billigkeitslösungen fand, die den Bedürfnissen des damaligen Seeverkehrs entsprachen[81].

Nach Kap. 58 (XIII)[82] Consolato traf den Seegüterbeförderer die Haftung für verloren gegangene Ladung, wenn sie vom Schriftführer des Laderegisters in selbiges eingetragen bzw. ins Schiff eingeladen worden war. Dies kommt der Rezeptumshaftung sehr nahe und dürfte Ulp. D. 4, 9, 3, 1 entlehnt sein[83].

Im übrigen formulierte das Consolato del mar eine umfangreiche Kasuistik von möglichen Schadensursachen. Insbesondere die Prävention von Wasserschäden nahm einen großen Teil der Vorschriften ein, wobei das Consolato negativ bestimmte, dass die Stauung der Ladung an bestimmten Orten an Bord verboten war. Um Wasserschäden am Ladungsgut zu verhindern, durfte es nicht an feuchten Orten verstaut werden[84]. Schäden, die durch über das Verdeck oder die Seiten eindringendes Wasser verursacht

---

[78] Rehme, Haftung des Reeders, S. 42f. Hier soll der „senyor“ als Beförderer bezeichnet werden.

[79] Kamin, S. 3.

[80] Seyde, Haftungsbeschränkungen, S. 14, dort auch Fn. 7; Pardessus II, S. 67, dort Fn. 2.

[81] Wagner, SeeR, S. 41.

[82] Die Zahlen in Klammern geben die eigene Nummerierung von Pardessus wieder.

[83] Ähnlich Pardessus II, S. 67, Fn. 2.

[84] Kapitel 63 (XVIII) Consolato; abgedruckt bei Pardessus II, S. 71f.; s. auch Kap. 69 (XXIV) Consolato.

wurden, waren nach Kapitel 64 (XIX) Consolato zu ersetzen, nicht dagegen solche, die aus dem Eindringen von Wasser durch das Deck resultierten, wenn die Ladungsgüter ordnungsgemäß abgedeckt waren[85]. Auf einem ähnlichen Gedanken beruhte auch Kapitel 186 (CXLI) Consolato, wonach der Beförderer einzustehen hatte, wenn ohne Abrede mit den Kaufleuten Ladung auf dem Verdeck verstaut worden war, die dort beschädigt worden oder verloren gegangen war. Hatte das Schiff allerdings gar kein Deck, dann schuldete er nur Schadenersatz, wenn ihn ein Verschulden an dem Wasserschaden traf[86]. In Kapitel 65 (XX) wurde ferner klargestellt, dass die Haftung im Falle höherer Gewalt entfiele, da niemand sich den Zufälligkeiten, die von Gott oder den Naturgewalten herrührten, entgegenstellen könne. Als Beispiel wird hierfür ein starkes Gewitter oder Unwetter ausdrücklich vorangestellt[87]. Und auch Schäden infolge von Überfällen feindlicher Schiffe waren nach Kap. 288 (CCXLIII) Consolato a.E. nicht zu ersetzen, wenn der Beförderer beweisen konnte, dass dem Schiff die Flucht nicht mehr gelungen war. Denn auch dieser Fall wurde als höhere Gewalt angesehen. In allen diesen Fällen sprach das Consolato del Mar stets davon, dass die Haftung entfiele, wenn den Seebeförderer keine Schuld treffe. Es wurde mithin eine Verschuldenshaftung statuiert..

Allerdings konnte nach Kapitel 114 (LXIX) Consolato ein Schaden auch dann nicht geltend gemacht werden, wenn der Beförderer Ware zurücklassen musste, weil das Schiff überladen war, oder wenn Güter ohne sein Wissen und ohne Angabe beim Schreiber des Laderegisters an Bord gebracht worden waren[88]. Ebenso war die Haftung gem. Kap. 115 (LXX) Consolato für durch ein Unwetter oder ein anderes Ereignis höherer Art verursachten Schaden in Form von Beschädigungen oder Verlust ausgeschlossen, wenn der Beförderer nicht wusste, dass die Ladung an Bord genommen worden war oder sie im Laderegister verzeichnet war.

---

[85] Vgl. auch Kap. 66 (XXI) Consolato, der die den Schiffer von der Haftung entbindende gehörige Garnierung definiert.

[86] Kap. 249 (CCIV) Consolato. Dieses regelte ausführlich die einzelnen Maßnahmen zum Schutze der Ladung vor Wassereinbrüchen, wenn ein Verdeck fehlte - insbesondere die Möglichkeit das Schiff doch zu bedecken -, und die Haftung für den Fall, dass der Wassereinbruch andere Ursachen hatte, als gerade das fehlende Verdeck. Außerdem hatte der Beförderer den Schaden zu tragen, wenn er entgegen einer entsprechenden Vereinbarung mit den Kaufleuten Güter nicht unter einem Verdeck verstaute.

[87] Pardessus, II, S. 389, Fn. 1, meint, dass sich letztlich dem Sinne nach aus den Kapiteln 64-66 (XIX-XXI) Consolato die römisch-rechtliche Rezeptumshaftung ablesen ließe. Dies ist aufgrund des im Consolato vorausgesetzten Verschuldenselementes, das der Rezeptumshaftung ja zunächst fehlte, eigentlich zu weitgehend (so auch Wagner, SeeR, S. 41), spiegelt aber den Abschluss der Entwicklungen im römischen Recht wieder.

[88] Die Vorschriften des Consolato del Mar, die Haftungsfragen behandelten, enthielten häufig ausdrücklich den Hinweis, dass ohne Eintragung der Ware im Laderegister eine Haftung nicht in Betracht käme, vgl. z.B. Kap. 186 (CXLI) Consolato.

Einige Orte an Bord des Schiffes wurden durch das Consolato del Mar ausdrücklich als ungeeignet für die Stauung der Güter hervorgehoben. Vor dem Mast, an Luken, Schwielen und anderen gefahrträchtigen Orten sollte die Ladung nicht untergebracht werden[89]. Nach den Kapiteln 70 (XXV) und 71 (XXVI) sollten Schäden verhindert werden, die dadurch entstanden, dass die Ware eines Ladungsbeteiligten unter der eines anderen verstaut wurde. Zudem musste eine Katze an Bord mitgeführt werden, um Schäden durch Ratten zu verhindern (!), sonst sollte der Beförderer gem. Kapitel 67 (XXII) und 68 (XXIII) des Consolats haften. Allerdings war er von der Haftung nach Kapitel 68 (XXIII) Consolato befreit, wenn Schäden auf diese Weise entstanden waren, weil die Katze gestorben war und eine neue noch nicht hatte beschafft werden können (!!). Schließlich musste das Schiff in der erforderlichen Weise ausgerüstet sein, sei es durch Kalfaterung, sei es mit den notwendigen Gerätschaften, dass Schäden vermieden werden konnten; ansonsten hatte er für Schäden der Kaufleute einzustehen[90].

Endlich wurde auf die Art der Ladung abgestellt. So hatten Kaufleute, die Krüge mit dem Schiff transportieren lassen wollten, die Stauung durch eigene Hilfspersonen durchführen zu lassen, um dafür Sorge zu tragen, dass die Krüge während der Reise nicht zerbrachen[91]. Der Beförderer war nur haftbar zu machen, wenn ihn oder von ihm gestellte Stauer ein Verschulden am Schaden traf[92].

Ein durchgängiges Prinzip der Beförderhaftung allein für eigenes Verschulden lässt sich dem Consolato del Mar nicht entnehmen. Für einige Fälle wird das Schuldprinzip ausdrücklich genannt, dann wiederum werden ihm Obliegenheiten auferlegt, mit der Ladung in bestimmter Weise zu verfahren und gewisse Vorkehrungen für die Ladungssicherheit an Bord zu treffen. Aus Letzterem lässt sich aber schließen, dass hinter allem der Verschuldensgedanke stand, da die Verantwortlichkeit des Beförderers in den Vordergrund gestellt wurde. Denn für das Beförderungsrecht ist es typisch, dass die aus der Obhut erwachsenden Pflichten der Ladungsfürsorge Hauptpflichten des Transporteurs sind. Auch das Gehilfenverhalten wurde ihm auf diese Weise zugerechnet, was auf seine besondere Stellung als

---

[89] Kap. 63 (XVIII) Consolato. Ähnlich auch die Vorschrift in Kap. 186 (CXLI) Consolato, die den Beförderer zur See haften ließ, wenn er sein Schiff zum Festpreis an Kaufleute vermietet hatte (Charter) und er ohne Wissen der Kaufleute Waren auf dem Verdeck einlagerte, die dadurch in der Folge verloren gingen oder beschädigt wurden (Pardessus II, S. 155).

[90] Kap. 227 (CLXXXII) Consolato, der dem Seegüterbeförderer die Verpflichtung auferlegte die notwendige Ausrüstung mitzuführen, um das Schiff auf Wunsch der Kaufleute festmachen zu können. Vgl. zur Seetüchtigkeit und Ausrüstung des Schiffes auch Kap. 92 (XLVII), 188 (CXLIII) u. 190 (CXLV) Consolato.

[91] Kap. 236 (CXCI) Consolato.

[92] Kap. 237 (CXCII) Consolato.

verantwortlicher Transporteur und das Genossenschaftsverhältnis, in dem die Mannschaft zu ihm stand, zurückging. Deren Aufgabenbereich unterfielen sämtliche den Warentransport betreffenden Tätigkeiten. Damit war eine umfassende Einstandspflicht des Beförderers bei Verstößen gegen die Vorgaben des Consolato del Mar gewährleistet.

d. Rôles oder Jugements d'Oléron

In Nordeuropa erlangten die Rôles oder Jugements d'Oléron[93] Bedeutung, die die Entscheidungen des Seegerichts der Insel Oléron aus dem 12. und 13. Jahrhundert enthielten[94]. Diese Zusammenstellung war durch das römische und pseudo-rhodische Recht beeinflusst[95], wies aber auch Verbindungen zum Consolato del Mar auf, das ein wesentlicher Mittler zwischen der Seerechtspraxis des Mittelmeerraumes und der nordeuropäischen Gebiete war[96].

Nach dem Inhalt der Rôles war Beförderer der Kapitän, der als Vertrauensperson des Reeders, welcher an Land zurückblieb, den Beförderungsvertrag abschloss[97]. Der Schiffer und seine Seeleute mussten nach Art. 10 der Jugements den Schaden des Versenders tragen, der aus der Verwendung unzureichenden Tauwerkes beim Löschen der Ladung herrührte, soweit sie nicht die Taue den Kaufleuten, die zur Zeit der Jugements ihre Ladung begleiteten, gezeigt hatten und diese sie für ordnungsgemäß befunden hatten. Im letzteren Fall entfiel die Schadenstragungspflicht auf Schiffer, Mannschaft sowie Kaufleute, deren Waren beschädigt worden waren, gemeinschaftlich. In Art. 11 bestimmten die Rôles, dass Kapitän und

---

[93] Abgedruckt bei Pardessus I, S. 323ff.; mit dt. Übersetzung bei Krieger, Ursprung und Wurzeln, S. 123ff., sowie Engelbrecht, Corpus iuris nautici, S. 39ff. Verschiedene Manuskripte der Jugements finden sich auch in der Sammlung älterer Seerechtsquellen, herausgegeben von Zeller, Hefte 1-3, 5, 6 und 8. Es zeigt sich, dass die einzelnen Artikel in den Handschriften in unterschiedlicher Folge angeordnet und anders überschrieben sind (Zeller, a.a.O., Heft 1 S. 4).

[94] Coing-Pohlmann, Handbuch der neueren Privatrechtsgeschichte I, S. 808; Abraham, SeeR, S. 7; Segger, S. 12f.; Herber, SeehandelsR, S. 10; a. A. Krieger S. 106, 114; ebenso Vogel, der die Entstehung der Rôles d'Oléron in Geschichte der dt. Seeschiffahrt, S. 363f., einer Sammlung von Weistümern zuschrieb, die auf die Judikatur der Genossenschaft der gascogner oder aquitanischen Weinkaufleute zurückgegangen sei (Ebenso Boucher I, S. 97). Zum Meinungsstreit über die Entstehungsgeschichte ausführlich Segger, S. 13f., und Hanses, S. 25, m.w.N.

[95] Boucher I, S. 96; Sandiford, S. 22. Die Rôles enthielten ursprünglich Seerecht für den Transport von Waren von Bordeaux in die Bretagne (Boucher I, S. 97; Krieger, Ursprung und Wurzeln, S. 24ff.). Nach Krieger, a.a.O., S. 94, sind die Rôles eine „Synthese (der) Rechtsgewohnheiten und -bräuche germanischen und romanischen Verkehrslebens“, die ihren Erfolg der Tatsache zu verdanken habe, dass „alle am Seeverkehr des Atlantikraumes Beteiligten in dieser Aufzeichnung ihre eigenen Rechtsgewohnheiten, -bräuche und -vorstellungen als geltendes Recht bestätigt fanden“.

[96] Coing-Pohlmann, Handbuch der neueren Privatrechtsgeschichte I, S. 808.

[97] Krieger, Ursprung und Wurzeln, S. 18.

Mannschaft Weinfässer so zu verstauen hatten, dass sie bei überraschend aufkommendem schlechtem Wetter - Sturm oder Gewitter - keinen Schaden nahmen. Zudem mussten sie das Schiff ordentlich segeln. Sie konnten sich allerdings von ihrer Haftung durch den Schwur von drei oder vier Matrosen[98], dass die erforderliche Sorgfalt aufgewendet worden war, befreien. Diese Regelung geht auf Gai. D. 4, 9, 5, 1 zurück. Dort war jedoch der Entlastungsbeweis durch Eidesleistung noch unbekannt gewesen[99].

Bei Pardessus und Engelbrecht finden sich noch weitere Vorschriften die in anderen Textquellen der Jugements nicht auftauchen[100]. Art. 26 des Textes bei Pardessus, den er einem Manuskript aus Rennes entnommen hatte[101], sprach die Verpflichtung von Kapitän und Seeleuten aus, den Kaufmann zu entschädigen, wenn sich Fässer lösten, weil sie nicht oder unzureichend verzurrt worden waren, und dadurch verloren gegangen waren bzw. sogar weitere Fässer mitgerissen hatten.

Die Jugements wählten das Schuldprinzip als Grundlage für die Haftung bei Transportschäden, wie sich aus der Möglichkeit, die Kaufleute zu Rate zu ziehen (Art. 10), und der Entlastungsmöglichkeit des Art. 11 ablesen lässt. Stets war von Schiffer und Mannschaft die Aufbringung der erforderlichen Sorgfalt gefordert, wenn sie sich bei Beschädigungen nicht der Haftung aussetzen wollten. Auch die Seeleute hatten bei von ihnen sorgfaltswidrig verursachten Schäden - u.U. neben dem Kapitän - selbst einzustehen, weil sie umgekehrt an den Gewinnen der Seereise partizipierten. Wie nach dem Consolato del Mar ist der Kapitän wegen des genossenschaftlichen Verhältnisses zur Mannschaft für deren Verhalten verantwortlich.

e. Wisbysches Seerecht oder Gotländisches Waterrecht

Durch die Umgestaltung der Jugements d'Oléron[102] unter Berücksichtigung des Seerechts der Hanse, vor

---

[98] Bei Engelbrecht, a.a.O., S. 55, ist von vier bis sechs Leuten die Rede.

[99] Pardessus I, S. 331, dort Fn. 2. Art. 10 enthielt eine allgemeine Entschädigungsregel für Schäden aufgrund mangelhaft verzurrter Ladung.

[100] Pardessus, a.a.O., S. 341ff., und Engelbrecht, a.a.O., S. 65ff. Teilweise handelte es sich bei Pardessus nach dessen eigener Aussage um Vorschriften, die er dem Black Book der englischen Admiralität entnommen hatte und die an keiner anderen Stelle erwähnt wurden (Pardessus I, S. 321).

[101] Pardessus I, S. 341, Fn. 2. Dort weist er auch darauf hin, dass diese Vorschrift sich in drei englischen Manuscripten der Rôles d'Oléron nicht finden lassen habe und dass sie im Manuskript von Rennes als Art. 25 aufgenommen worden war (vgl. auch den Textabdruck bei Zeller, Sammlung älterer Seerechtsquellen, Heft 3, S. 15). In der Sammlung von Engelbrecht, a.a.O., S. 68, ist sie Art. 27.

[102] Als Zwischenglied zwischen den Rôles d'Oléron und dem Wisbyschen Seerecht erscheinen die Vonesse van Damme, eine flämische Übersetzung der Rôles, die der Seegerichtshof von Damme im 14. Jahrhundert zur

allen Dingen Lübecks, sowie der Ordinantie aus Amsterdam entstand 1407 auf einer Tagung der 22 wichtigsten Hansestädte in Lübeck das fälschlich sog. Wisbysche Seerecht, das im gesamten nördlichen Europa sowohl im Bereich der Hanse als auch darüber hinaus in Nord- und Ostsee fast den Rang eines gemeinen Rechts innehatte und in der Folge die Gesetzgebung Skandinaviens und in den Städten der Hanse bestimmte[103]. In ihm finden sich dieselben Haftungsgrundsätze wie in den Rôles d'Oléron. Art. 24 des Wisbyschen Seerechtes[104] ist eine Kopie des Art. 10 der Jugements. Auch hiernach hatte der Schiffer den Kaufleuten die Taue für das Entladen zu zeigen und für etwaigen Schaden am Ladungsgut durch schadhafte Taue gemeinsam mit der Mannschaft einzustehen. Lediglich wenn die Kaufleute die Taue für ausreichend befunden hatten, mussten diese den Schaden selbst tragen. Der wisbysche Art. 25[105] ist Art. 11 der Jugements nachempfunden. Wie dort mussten Schiffer und Seeleute Weinfässer gegen Schäden durch aufkommende Stürme und Unwetter bereits vor der Abreise sichern. Hatte der Schiffer entsprechende Maßnahmen getroffen, konnte er sich durch den Schwur von drei oder vier von den Kaufleuten ausgewählten Seemännern von der Haftung befreien. Eine Regelung, die sich wie Art. 24 des Wisbyschen Seerechts an Art. 10 der Jugements d'Oléron anschloss, enthielt Art. 48 des Wisbyschen Seerechts[106], wonach der Seebeförderer für Schäden einzustehen hatte, die darauf zurückzuführen waren, dass die Ladung nicht ordnungsgemäß mit Tauen verzurrt worden war. Die Haftung war dabei davon abhängig, ob er von den Kaufleuten nach der Sicherheit des Tauwerks befragt worden war oder nicht. Hatte er die Taue für stark genug befunden, traf die Haftung neben ihm auch die Seeleute, die am Windegeld beteiligt wurden[107].

Nach Artt. 37 und 44 des Wisbyschen Seerechts[108] musste der Beförderer den Kaufleuten den

---

Grundlage seiner Entscheidungen machte (Segger, S. 23f.).

[103] Abraham, SeeR, S. 7; Boucher I, S. VII und 121f.; Sandiford, S. 22; Pardessus III, S. 455; Wüstendörfer, Handbuch d. HandelsR. S. 46; Vogel, Geschichte der dt. Seeschiffahrt, S. 364. Vgl. auch Wagner, der auf den Ursprung im lübischen Seerecht hinweist, S. 45 und besonders auf S. 68ff., wo er die etwas verworrene Entstehungsgeschichte des Wisbyschen Seerechts genauestens beschreibt. S. dazu auch Wüstendörfer, Handbuch d. HandelsR, S. 12 und Coing-Pohlmann, Handbuch der neueren Privatrechtsgeschichte I, S. 809. Die Kompilation von Lübeck war der zweite Schritt der Rezeption der Rôles d'Oléron im Nord- und Ostseeraum. Vorausgegangen war die Übernahme durch den Seegerichtshof von Damme in Flandern im 14. Jahrhundert.

[104] Die Nummerierung ist der Sammlung von Pardessus entnommen, bei Engelbrecht, Corpus iuris nautici, S. 81 ist dies Art. 22 des Wisbyschen Seerechts.

[105] Art. 23 bei Engelbrecht, a.a.O., S. 81.

[106] Art. 47 bei Engelbrecht, a.a.O., S. 88.

[107] Auch diese Vorschrift ging auf Art. 10 der Jugements d'Oléron zurück, Pardessus II, S. 389, dort Fn. 5.

[108] Pardessus I, S. 487 und 493; Artt. 35 und 41 der Sammlung von Engelbrecht, a.a.O., S. 84 und 86.

Verspätungsschaden ersetzen, wenn er nach Beladung des Schiffes einen günstigen Wind versäumte, weil es ihm an Geld mangelte und er darum die Reise nicht aufnahm.

Bei den Haftungsgrundsätzen haben sich gegenüber den Jugements d'Oléron keine Neuerungen ergeben, so dass auf das dort[109] Gesagte verwiesen werden kann.

f. Zusammenfassung:

Es ist zu erkennen, dass mit dem Consolato del mar und den Rôles d'Oléron genauso wie mit dem Wisbyschen Seerecht eine Bewegung einsetzte, die zur internationalen Vereinheitlichung des Seerechts führte. Denn begünstigt durch ihren inneren Wert fanden bestimmte Rechtssammlungen eine derart weite Verbreitung, dass die partikularen Strukturen vorangegangener Jahrhunderte allmählich überwunden werden konnten. Durch ihre bestimmende Kraft, die auf der außerordentlich guten Erfassung der tatsächlichen Gegebenheiten in der Praxis des Seehandels damaliger Zeit beruhte, wurden sie zum ersten Gemeinen Recht auf dem Gebiet des Seeverkehrs[110].

Wie sich weiter ersehen lässt, werden Schiffer (=Beförderer) und Mannschaft von den Rechtssammlungen jener Zeit als Einheit betrachtet, was das Einstehenmüssen für Beschädigungen und Verluste am Ladungsgut angeht. Der eine hat für die Fehler des anderen mit einzutreten, weil die Sicherung der Ladung und ihre wohlbehaltene Ankunft am Bestimmungshafen von der Zusammenarbeit aller auf dem Schiff Tätigen abhängig ist; heute würde man von Teamwork sprechen. Gegenüber den Gefahren der Seeschiffahrt jener Epoche ist ein jeder auf den anderen angewiesen. Als Haftungsgrundlage setzte sich seit dem nachklassischen römischen Recht über das Mittelalter hinweg mehr und mehr das Verschuldensprinzip durch. Es wurde zwar aufgrund der kasuistischen Regelungsweise nie ganz eingehalten, klang aber in jeder Vorschrift durch.

Den untersuchten Rechtssammlungen war gemeinsam, dass sie das Schuldprinzip zur Grundlage der Haftung machten und den Schiffer aus seiner Stellung als Beförderer sowie dem Genossenschaftsverhältnis zu den Seeleuten für deren Verhalten mit einstehen ließen, diese aber gleichzeitig wegen ihrer Beteiligung am Gewinn der Reise selbständig in die Verantwortung nahmen. Denn die Entscheidungsgewalt oblag allen gemeinschaftlich, so dass die Vorteile aus der Reise und somit als Kehrseite auch die Gefahrtragung von allen geteilt wurde. Ob die Haftung für die Gehilfen ein eigenes

---

[109] Oben d. a.E.

[110] Wüstendörfer, Handbuch d. HandelsR, S. 12; Wagner, a.a.O., S. 45; Rehme, Haftung des Reeders, S. 103f.

Verschulden des Beförderers voraussetzte, lässt sich aus heutiger Sicht nur schwer beantworten. Dafür spricht, dass das alles beherrschende Schuldprinzip stets culpa in eligendo vel custodiendo vel instruendo beim Geschäftsherrn gefordert hätte. Dagegen spricht aber zunächst die besondere Stellung des Güterbeförderers im Rahmen des Transportvertrages, die seine Verpflichtungen wegen der Einwirkungsmöglichkeit auf das Gut schon immer deutlich über das von Beteiligten anderer Vertragstypen geforderte Maß an Sorgfalt hinausgehen ließ. Außerdem würde dies der genossenschaftlichen Denkart widersprechen. Daher ist eine objektive Haftung des Transporteurs anzunehmen, was auch dem klassischen Gedanken der Rezeptumshaftung[111] entspricht.

3. Das 17. und 18. Jahrhundert

Im 17. und 18. Jahrhundert erlebte das römische Recht in der Behandlung seerechtlicher Streitigkeiten eine Renaissance. Zwar hatte es seine Bedeutung im Mittelmeerraum schon Jahrhunderte zuvor wiedererlangt. Doch das Seerecht blieb im Mittelalter zum einen den Partikularrechten der Stadtstaaten vorbehalten. Zum anderen wurde es durch eine umfassende Rechtsquelle verdrängt, deren Vorhandensein einen Rückgriff auf das römische Recht überflüssig machte: das Consolato del Mar[112].

Entscheidend für das Wiederaufleben des römischen Rechts war zunächst dessen Rezeption aufgrund von Lücken im Recht des nördlichen Europas. Denn die Betriebsstrukturen im Seeverkehr hatten sich gegenüber dem Beginn des Mittelalters gewandelt und entsprachen mittlerweile wieder eher denen des römischen Reiches. Schiffs- und Ladungsseite waren klar voneinander geschieden. Reeder und Kaufleute blieben zu Hause, so dass die beherrschende Stellung auf dem Schiff dem Kapitän zukam. Damit gehen auch die Befugnisse in Ansehung des Ladungsgutes nach und nach auf den Kapitän über, so dass er gemeint ist, wenn in den Vorschriften über die Haftung für Ladungsschäden in jener Epoche der Seegüterbeförderer genannt wird. Demgemäß benennt z. B. das Preußische Seerecht von 1727 den Kapitän als den der Befördererhaftung Unterworfenen. Die Verantwortung für Schiff und Ware war somit gänzlich auf ihn übergegangen, so dass die Ladung, und damit die Interessen der Kaufleute, nunmehr dessen Wohl und Wehe ausgesetzt waren. Dies machte seine strenge Haftung für die unbeschädigte Ablieferung des Gutes erforderlich, wie sie in der Zeit des Römischen Reiches bestanden hatte. Die Folge war, dass gerade im Bereich der Befördererhaftung die römisch-rechtliche Rezeptumshaftung den Anforderungen des Seeverkehrs besonders entsprach, nachdem sie lange Zeit aufgrund der genossenschaftlichen Betriebsart unter Teilnahme aller am Seefrachtgeschäft Beteiligten an der Reise in den

---

[111] Vgl. o. b.

[112] Wagner, SeeR, S. 45f.

Hintergrund getreten war[113]. Außerdem begünstigte die Entstehung einer romanistischen Literatur, die das Seerecht universell für alle Völker darzustellen suchte, die Anwendung römisch-rechtlicher Prinzipien[114].

Gekennzeichnet war die nun einsetzende Periode der Seerechtsgeschichte wie andere Rechtsgebiete durch umfassende Landesgesetzgebung[115]. Herrschte im Mittelalter als Wirtschaftsbereich noch die Stadt vor, erfolgte nun der Übergang zu Territorial- und Volkswirtschaft. Damit verbunden war die Erstarkung der Gesetzgebungsgewalt der Landesherrscher, was der Landeslegislatur den Weg bereitete[116].

a. Frankreich

Unter diesem Einfluss entstand eine in den Häfen des Mittelmeeres weitverbreitete Sammlung eines unbekannten Verfassers, nämlich der französische Guidon de la Mêr. Er stammte vermutlich aus Marseille oder Rouen und wird dem Ende des 16. Jahrhunderts zugeschrieben. In ihm war seerechtliches Gewohnheitsrecht aufgezeichnet[117]. Auf dem Guidon de la Mêr baute die Ordonnance touchant la Marine oder auch de la marine Ludwigs XIV. von 1681 auf, die als Vorläufer der modernen Seerechtskodifikationen gilt[118]. In ihr fanden neben den Rechtsinstituten des Privatrechts auch die öffentlich-rechtlichen und prozessualen Regeln Aufnahme[119]. Die Anregung zu dieser nach damaligen Maßstäben in Systematik und Umfang außerordentlichen Zusammenfassung des Seerechts stammte vom Marine-Minister Ludwigs XIV., Jean-Baptiste Colbert[120].

---

[113] Wagner, SeeR, S. 16, 25.

[114] Wagner, SeeR, S. 45f.

[115] Wüstendörfer, Handbuch d. HandelsR, S. 46.

[116] Segger, S. 29.

[117] Wagner, SeeR, S. 100.

[118] Fiorentino, S. 13; Landwehr, in: Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee, S. 129; Lefebvre D'Ovidio/ Pescatore, S. 10.

[119] Sandiford, S. 21. Der Erlass gliederte sich in fünf Bücher, die sich u.a. mit den seerechtlichen Verträgen befassten.

[120] Wüstendörfer, NSHR, S. 21; Sandiford, S. 21. Colbert trug grundlegend zur Reformation der französischen Staatspolitik und Volkswirtschaft unter Ludwig XIV. bei. Eine Strömung des sog. Merkantilismus, zu deren entschiedensten Vertretern er gehörte, wurde nach ihm als Colbertismus bezeichnet. Als Marine-Minister konnte er lenkenden Einfluss auf die Wirtschafts- und Außenpolitik nehmen.

aa. Guidon de la Mêr

Der Guidon de la Mêr behandelt in erster Linie das Verhältnis des Ladungsbeteiligten zu seinem Versicherer. Allerdings werden die den Beförderer zur See betreffenden Haftungsfragen gleichermaßen geregelt, da der Versicherer nach dem System des Guidon nur subsidiär in Anspruch genommen werden konnte. Dies ergibt sich aus Kap. V Artt. V und VI des Guidon[121].

Letztgenannte Vorschrift war der römisch-rechtlichen Rezeptumshaftung entlehnt. Der Kapitän hatte für Schäden einzustehen, die auf sein oder seines Schiffes Verschulden zurückzuführen waren[122]. Wie in Art. 10 Rôles d'Oléron und Artt. 24 und 48 des Wisbyschen Seerechtes wurde von ihm nach Kap. V Art. VII des Guidon de la Mêr verlangt, dass die Waren ordnungsgemäß verstaut und gesichert wurden. Anderenfalls hatte er den resultierenden Schaden zu tragen. Auf den Versicherer konnte der Empfänger erst zurückgreifen, wenn er erfolglos versucht hatte, gegen den Beförderer vorzugehen. Erst dann sollte der Versicherer Schadenersatz leisten. Er trug mithin im Verhältnis zum Versicherten das Risiko der Durchsetzbarkeit des Anspruchs gegen den Seebeförderer[123].

Problematisch ist die Frage, ob Kap. V Art. IX des Guidon den Rückgriff auf den Versicherer entgegen der oben genannten Systematik unberührt ließ. Nach dieser Regelung sollte der Beförderer die Schäden tragen, die aus der Lagerung undicht verladener Flüssigkeiten oberhalb verderblicher Ware resultierten. Denn am Ende der Vorschrift heißt es, dass der Versicherer nicht am Schaden beteiligt wird. Es ist unklar, ob der Regress gegen diesen nicht dennoch vorbehalten bleiben sollte, also lediglich eine unglückliche Formulierung gewählt worden war[124].

bb. Ordonnance touchant la Marine

Mit der Ordonnance hatte sich die Trennung von Schiffs- und Ladungsseite endgültig vollzogen. Die Wareneigentümer begleiteten ihre Güter nicht mehr selbst, sondern hatten nur noch einen Repräsentanten an Bord. Die Beförderung erfolgte gegen ein Frachtentgelt und die Anlieferung wurde mit dem

---

[121] Pardessus II, S. 406 Fn. 1. Eine ausführliche Regelung der Fälle der Baratterie findet sich in Kap. IX. Unter diesen Begriff fielen schuldhaftes und deliktisches Handeln der Befördererseite, insbesondere das Verhalten der Besatzung (vgl. Art. 1 des Kapitels). Auch hier gilt wieder: der Versicherer haftet dem Empfänger nur subsidiär, wenn dieser erfolglos gegen den Beförderer vorgegangen ist.

[122] Vgl. bei Pardessus II, S. 389, dort auch Fn. 1.

[123] Pardessus II, S. 389, Fnn. 3 und 4.

[124] Pardessus II, S. 390, Fn. 3.

Konnossement bestätigt[125]. Die Rezeptumshaftung fand sich in der Ordonnance in Lib. II, Tit. 1 Art. IX wieder[126]. Der Schiffer konnte sich auch hier nur durch den Nachweis höherer Gewalt entlasten, soweit nicht die Gegenpartei wiederum belegte, dass das Ereignis durch seine Schuld eingetreten war. Ansonsten hatte er jede noch so leichte Fahrlässigkeit zu vertreten und alles, was auf seinem Handeln beruhte[127]. Art. XII desselben Titels ordnete an, dass keine Waren auf dem Oberdeck gestaut werden sollten, anderenfalls der Beförderer für dadurch entstehende Schäden einstehen sollte[128]. Die Regelung wurde ergänzt durch Art. VIII dieses Titels, der die allgemeinen Anforderungen an Ladungsfürsorge sowie See- und Ladetüchtigkeit des Schiffes formulierte: Ordnungsgemäße Beladung, Ballast, Takelage, Anker und sonstige für die Reise notwendige Ausrüstung mußten vor Abfahrt gewährleistet sein[129].

b. Hanseatische Liga und Preußen

Auf deutschem Gebiet erhalten zunächst - schon weit vor dem 17. Jahrhundert - die wichtigen Hansestädte und Seehäfen Hamburg und Lübeck seerechtliche Kodifikationen, die in ihre Stadtrechte inkorporiert wurden[130]. Daneben findet sich Seerecht in den Rezessen der Hanse, die die Beschlüsse der in diesem Bund vereinigten Städte auf den jährlichen Hansetagen wiedergeben. In Preußen erfährt die Materie erste Regelungen im Preußischen Landesrecht, zunächst 1620 im Landrecht des Herzogtums Preußen[131], dann im Seerecht von 1727[132]. Später kommt es zu einer kasuistischen Aufzählung im Preußischen Allgemeinen Landrecht von 1794.

---

[125] Scialoja, Navigazione, S. 292f.

[126] Pardessus IV, S. 347, dort Fn. 3. Dies übersah Seyde, Haftungsbeschränkungen, S. 14, der meinte, die Ordonnance de la Marine sei noch ihre eigenen Wege gegangen, bevor in Frankreich die Rezeptumshaftung mit dem Code de Commerce Einzug gehalten habe.

[127] Valin, S. 256f.

[128] Dieser Vorschrift wurde Art. 229 des Code de Commerce nachempfunden. Sie ging auf den Rechtsgedanken des ersten Teils von Kapitel CXLI des Consolato del Mar zurück, vgl. Pardessus IV, S. 347, Fn. 5.

[129] Im Code de Commerce wurde dies in Art. 225 übernommen.

[130] In Lübeck bestimmt das Revidierte Stadtrecht von 1586 mit dem darin enthaltenen Lübischen Seerecht im 16. und 17. Jahrhundert die seerechtliche Materie. Für Hamburg ist das Seerecht von 1603 hervorzuheben, dessen Vorläufer bis ins frühe 14. Jahrhundert zurück reichen („Van schip rechte“ von 1301). Aus Lübeck sind erste Kodifikationen sogar bereits aus der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts überliefert (Landwehr, in: 1667 aars sjölag i ett 300-aarigt perspektiv, S. 75 (82ff.)).

[131] Abgedruckt bei Pardessus III, S. 479ff.

[132] Fn. wie vor.

aa. Hanseatische Liga

Die Hanse hatte sich seit dem 12. Jahrhundert aus einer Verbindung auch der im Ausland ansäßigen deutschen Kaufleute zu einer Interessenvertretung herausgebildet, die neben der Sicherung der Handelsprivilegien und -wege der Anregung des Warenverkehrs dienen sollte. Einem 1241 zwischen Hamburg und Lübeck geschlossenen Bündnis traten schließlich ab 1294 weitere Nord- und Ostseestädte bei, was zur Bezeichnung des Bundes als „Hanse" führte[133]. Das Seerecht der Hanse hatte im Mittelalter in Ermangelung vergleichbarer Regelungen im Nord- und Ostseeraum zentrale Bedeutung. Gekennzeichnet wurde die Entwicklung durch die Erstarkung des Gewohnheitsrechtes der Hanserezesse und Wirtschaftsabläufe des Bundes zu gemeinem Recht in diesem Gebiet.[134]. Denn unter der Vormachtstellung der beiden norddeutschen Hansestädte Hamburg (Nordsee) und Lübeck (Ostsee), der mächtigeren von beiden, entwickelte sich hier ein System des Seerechts, das aus gemeinschaftlicher Beratung und gegenseitigem Einverständnis zwischen den Hansestädten entstehen konnte, weil die am Seehandel Beteiligten überregional zusammentrafen. Das lübische Recht hatte daher später auch maßgeblichen Einfluss auf das Wisbysche Seerecht[135].

Im Hansischen Seerecht von 1614, vielfach auch als „Hanseatisches Seerecht" bezeichnet[136], dessen Vorläufer die Hansische Schiffsordnung von 1591 und das Revidierte Lübecker Stadtrecht von 1586 waren[137], war die Beförderhaftung - sie traf hier den Kapitän als Vertragspartner des Versenders - in Art. II des IX. Titels[138] in der Weise festgelegt, dass nur für verschuldete Schäden am Ladungsgut oder verschuldeten Verlust gehaftet wurde. Waren Verlust oder Schaden unverschuldet, blieb der Versender lediglich von der Pflicht zur Zahlung des Beförderungsentgeltes befreit. Hierin zeigt sich das kon-

---

[133] Segger, S. 22.

[134] Segger, S. 28.

[135] Vgl. o 2 e. Zur Entwicklungsgeschichte des hamburgischen und vor allem lübischen sowie hansischen Seerechts, vgl. Landwehr, in: Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee, S. 142ff. Hamburg hatte seine herausragende Bedeutung für die Nordseeschiffahrt der Gründung Lübecks zu verdanken, durch die die bis dahin wichtigste Verbindung von Nord- und Ostsee über Eider und Schlei mit Schleswig als Zentrum des Seehandels abgelöst wurde. Dadurch wurde die Elbe ein entscheidendes Teilstück des Zugangs der schon früher florierenden Nordseeschiffahrt zur Ostsee (Vogel, Geschichte der dt. Seeschiffahrt, S. 181ff. Wer sich für die geschichtliche Entwicklung der deutsche Seeschiffahrt von ihren Ursprüngen an begeistert, dem sei die Lektüre dieses preisgekrönten Werkes wärmstens empfohlen).

[136] Abgedruckt bei Pardessus II, S. 528.

[137] Landwehr, in: 1667 aars sjölag i ett 300-aarigt perspektiv, S. 75 (77ff.), vgl. dort auch zur Entstehungsgeschichte und zu den in der Geschichte weiter zurückliegenden Vorläufern des Hansischen Seerechts von 1614; ders., in: Schiffe und Seefahrt auf der südlichen Ostsee, S. 129 (132).

[138] Ebenso Tit. III Art. 2 des Lübecker Stadtrechts von 1586.

kurrierende Problem, ob und in welcher Höhe das Beförderungsentgelt zu entrichten war, wenn das Gut Schaden genommen hatte. Tit. III, Art. 2 ließ den Schiffer als Beförderer bei nicht fachgerechter Abdeckung der Ladung sowie bei mangelnder Abdichtung von Schiffsdeck oder Rumpf und schadhaften Tauen oder Windetakeln genauso für die damit verbundenen Güterschäden haften wie im Falle falscher Stauung der Ladungsgüter oder der Überladung des Schiffes[139]. Gleichsam in einer Generalklausel formulierte das Hansische Seerecht von 1614 in Tit. V, Art. 5 eindringlich, dass der Schiffer der von ihm mit dem Vertrag übernommenen Verpflichtung nachzukommen hatte, anderenfalls er dem Versender allen Schaden aus der Nichteinhaltung zu ersetzen hatte. Hierin zeigte sich ein Rest der klassischen römisch-rechlichen Rezeptumshaftung als Garantiehaftung, während sich im übrigen das Schuldprinzip durchgesetzt hatte.

Im Lübecker Recht war nicht nur von jeher anerkannt, dass der Schiffer für das Verschulden der Seeleute, sondern darüber hinaus auch für das aller Erfüllungsgehilfen, deren er sich während des Transportes bediente, einzustehen hatte[140].

bb. Preußen

(1) Das Preußische Landrecht von 1620

Das Preußische Landrecht von 1620 legte in Art. 1 § 9 des XIX. Titels in Lib. IV fest, dass der Schiffer die ihm überantworteten Güter - unbeschädigt - dem Empfänger überbringen musste. Dieselbe Vorschrift enthielten zuvor bereits der Rezess der Hanse von 1418[141] und das Seerecht im Revidierten Stadtrecht Lübecks von 1586[142]. Der Wortlaut der genannten Vorschrift des Preußischen Landrechts „Dann, würde etwas von den Gütern verloren, oder sonst Schaden dazu kommen: so muß der Schiffer davon Rechnung geben“ ist irreführend. Verfolgt man den Sinn bis zum Ursprung dieser Regelung in den Rechtssätzen der Hanse zurück, zeigt sich, dass mit „Rechnung geben“ nicht etwa die bloße Anzeige des Schadens, sondern vielmehr die Haftung des Kapitäns für den Schaden gemeint ist. Ging also Ladung verloren oder wurde sie beschädigt, haftete er für den Schaden. Dies entspricht der römisch-rechtlichen Rezeptumshaftung,

[139] Ebenso Tit. II, Art. 7 und Tit. IV, Art. 5 des Lübecker Stadtrechtes von 1586 sowie Tit. XIV, Art. 24 des Hamburgischen Stadtrechtes von 1603. Nach diesen beiden Sammlungen traf den Kapitän auch die Haftung für See- und Ladetüchtigkeit des Schiffes (Tit. II, Art. 6 des Lübecker Stadtrechts, Tit. XIV, Artt. 34-36 des Hamburgischen).

[140] Brokes, S. 529f.

[141] Art. XI, vgl. Pardessus II, S. 470.

[142] Art. 9 im ersten Titel des VI. Buches, vgl. Pardessus III, S. 441.

wobei auch hier das Risiko zufälliger Schäden beim Versender des Ladungsgutes lag. Der Schaden am Gut musste daher durch „Versehen und Vergehen von dem Schiffer selbst oder von den Schiffsleuten herrühren“[143].

In Lib. IV, Tit. XVIII, Art. 3 § 2 des Preußischen Landrechts findet sich zudem eine ausdrückliche Regelung über das Einstehenmüssen des Beförderers für das Verhalten seiner Leute, deren Verschulden er nach dem oben Gesagten hinsichtlich der Schäden am Ladungsgut ohnehin unzweifelhaft zu vertreten hatte. Danach haftete er nämlich, wenn er „böses Gesinde“ an Bord hatte und dieses „zum Handel braucht“, für deren bei der Ausführung begangene „Missethat“[144]. Gingen Güter jedoch durch den Überfall von Seeräubern verloren, hatte nach Art. V § 1 des XIX. Titels jeder seinen Verlust selbst zu tragen. Der Seebeförderer konnte nicht in Anspruch genommen werden.

(2) Das Preußische Seerecht von 1727

Keine neuen Gedanken präsentierte das Preußische Seerecht von 1727[145], das sich den herrschenden Anschauungen des Nord- und Ostseeraumes anschloss, wie sie insbesondere im Hamburger Stadtrecht von 1603, im Hansischen Rezess von 1614 sowie im Schwedischen Seerecht von 1667 zum Ausdruck kamen. Allerdings bewahrt es sich seine Eigenständigkeit durch die Verarbeitung der zeitgenössischen Seerechtswissenschaft und Praxis[146]. Das Recht der Beförderung geht dagegen in erster Linie auf die Ordonnance touchant la Marine zurück[147]. Das Seerecht von 1727 war aus einer Privatarbeit entstanden, mit der im Jahre 1717 der Rat und Sekretär bei der Königlich Preußischen Admiralitätskammer August Hypolit Bone begonnen hatte, der bis zur Fertigstellung 1724 durch diverse Helfer unterstützt wurde[148].

---

[143] Vgl. zur Herkunft dieses klarstellenden Zusatzes zur gleichlautenden Vorschrift im Rostocker Stadtrecht Landwehr, in: Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee, S. 129 (151).

[144] Vgl. bei Pardessus III, S. 481. Diese Vorschrift regelte in eindeutiger Weise die im Bereich des § 278 BGB umstrittene Frage der Einbeziehung des „Handelns bei Gelegenheit der Ausführung“ zu Lasten des Geschäftsherrn (dazu o. C I 1 c cc (2)).

[145] Abgedruckt bei Eckart, Preußisches Seerecht, S. 1ff.

[146] Landwehr, Zeitschr. f. neuere RGesch 1986, 113 (120, 141). Die Gesetzestechnik war beim Preußischen Seerecht von 1727 durch die Ordonnance touchant la Marine geprägt, während die inhaltlichen französischen Besonderheiten keine Berücksichtigung fanden (Landwehr, a.a.O., S. 141f.; ders., in: Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee, S. 129 (134f.)).

[147] Landwehr, in: Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee, S. 129 (135).

[148] Vgl. ausführlich zur Entstehungsgeschichte Landwehr, a.a.O., S. 116f. Das Preußische Seerecht von 1727 war eigentlich nur zur Geltung im ehemaligen Herzogtum Preußen bestimmt, wurde aber darüber hinaus auch in Stettin angewendet und hatte auch in Danzig durch Aufnahme von 81 Artikeln, 61 davon wortgetreu, in die „Neu-revidierte

Die Haftungsfragen für die Beförderung von Ladungsgut regelt es in den Artt. 40-53 des dritten Kapitels, das die Rechte und Pflichten des Schiffers wiedergibt sowie in den Vorschriften über die Befrachtung im fünften Kapitel. Die Haftung nach dem III. Kapitel des Seerechts von 1727 ist eine Verschuldenshaftung[149]. Der Schiffer hatte sowohl für die eigene Nachlässigkeit wie auch für die seiner Schiffsmannschaft, die von ihm angestellt wurde, einzustehen und Schäden der Versender zu ersetzen[150]. Diese traf eine Anzeigepflicht, wenn sie Schäden am Gut festgestellt hatten[151]. War das Schiff zu Beginn der Reise schon nicht in seetüchtigem Zustand gewesen und hatte der Versender dies nachgewiesen, traf den Beförderer die Haftung für Schäden und Verluste unabhängig von einem Verschulden[152].

Der Schiffer haftete, wenn er oder seine Mannschaft schuldhaft die notwendigen Vorkehrungen bei der Verladung und Stauung für eine unbeschadete Beförderung verabsäumt hatten und dadurch ein Schaden am Ladungsgut entstanden war. Die gleichen Sorgfaltsanforderungen waren auch bei der Ausrüstung des Schiffes einzuhalten. In hinsichtlich der Schuld zweifelhaften Fällen war ihnen allerdings eine Entlastungsmöglichkeit eingeräumt[153]. Bei Stauung der Ladung an bestimmten Stellen des Schiffes musste der Schiffer die Güter durch eine Wache beaufsichtigen lassen[154]. Ferner durfte die Ware nicht auf dem Verdeck oder Überlauf verstaut bzw. auf ein anderes Schiff verladen werden, soweit nicht der Versender dies ausdrücklich gestattet hatte, oder gar am Verladeort zurückgelassen werden[155]. Schadenersatzansprüche der Ladungsbeteiligten waren im letzteren Fall allerdings ausgeschlossen, wenn sie vom Zurücklassen Kenntnis hatten und gleichwohl nichts zur Erhaltung des Gutes unternahmen oder das Schiff

---

Willkühr der Stadt Danzig“ von 1761 bestimmenden Einfluss (Landwehr, in: Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee, S. 129 (135ff.); für Danzig ist dies streitig, vgl. die Nachweise bei Landwehr, a.a.O., S. 138, Fn. 18).

[149] Vgl. auch Kap. V, Art. 25, der eine Verweisung auf Kap. III enthielt und den Schiffer verpflichtete, „alle mögliche Vorsichtigkeit, Mühe und Sorge“ bzgl. der Sicherheit und Bewahrung der ihm anvertrauten Ladung auf der Reise aufzubringen.

[150] Kamin, S. 5. Subsidiär hafteten die Reeder (Art. 53 des Seerechts von 1727).

[151] Kap. V, Art. 24 des Seerechts von 1727.

[152] Kap. V, Art. 32 des Seerechts von 1727.

[153] Kap. III, Art. 40 des Seerechts von 1727.

[154] Kap. III, Art. 43 des Seerechts von 1727.

[155] Kap. III, Artt. 42, 46, 47 des Seerechts von 1727. Eine besondere Regelung für Gut, das am falschen Ort abgeladen wurde, enthielt Kap. III, Art. 50 des Seerechts von 1727, der eine Art Fristsetzung mit Ablehnungsandrohung zugunsten des Kaufmannes statuierte. Nach fruchtlosem Fristablauf zur Überstellung der Ware an den richtigen Ort durch den Kapitän konnte jener Schadenersatz wegen Nichterfüllung (!) verlangen.

auf der „gebuchten“ Reise untergegangen war[156]. Güter eines anderen Versenders durften nicht eingeladen werden, wenn das ganze Schiff verchartert worden war[157]. Sobald das Schiff fertig beladen und sonst bereit zur Abfahrt war, musste der Seegüterbeförderer in See stechen, sonst hatte er bei Nachlässigkeit die Verspätungsschäden zu ersetzen[158].

(3) Das Seerecht im Preußischen Allgemeinen Landrecht von 1794

Wie die vorgenannten Kodifikationen hatte auch das Seerecht im Preußischen Allgemeinen Landrecht von 1794[159] keine breite Wirkung. Nach diesem war ebenfalls der Schiffer[160], der gleichzeitig Mitreeder sein konnte[161], der Befördererhaftung unterworfen.

Der Schiffer hatte neben Reedern und Versicherern auch den Versendern für ihre Schäden zu haften, die wegen fehlender Seetüchtigkeit oder mangelhafter Ausrüstung des Schiffes entstanden waren[162], da ihn diesbezüglich besondere Untersuchungspflichten und Meldepflichten trafen[163]. Während es sich hierbei um persönliche Pflichten handelte, hatte der Schiffer bei Ladungsschäden infolge nicht ordnungsgemäßer Verladung, Stauung und Sicherung des Gutes auch die Versäumnisse seiner Schiffsmannschaft zu vertreten[164]. So durften keine leckenden Güter auf trockenen gestaut werden[165], die Beladung durfte weder zu schwer noch zu leicht sein - sonst war für ausreichenden Ballast zu sorgen[166] - und zur Sicherung

---

[156] Kap. III, Artt. 47 und 48 des Seerechts von 1727. Vgl. auch Art. 49 für den Fall durch höhere Gewalt erzwungener Zurücklassung.

[157] Kap. III, Art. 45 des Seerechts von 1727.

[158] Kap. III, Art. 44 des Seerechts von 1727.

[159] Abgedruckt z. B. bei Schering, Allg. Landrecht, S. 7ff., und Hattenhauer, Allg. Landrecht, S. 51ff.; Teil II, Titel 8 §§ 1389-2451 enthielten eine eher kasuistische Sammlung von Rechtssätzen.

[160] Theil II, Tit. 8, § 1445 PrALR definiert den Schiffer folgendermaßen: „Derjenige, welchem die Aufsicht und Führung des Schiffs von den Rhedern übertragen ist, wird, ohne Rücksicht auf den ihm sonst beygelegten besondern Namen, als Schiffer betrachtet.“

[161] Vgl. z. B. Theil II, Tit. 8, § 1443 PrALR. Ansonsten war er Setzschiffer und stand in einem Dienstverhältnis zu den Reedern (Koch, Preuß. gem. PrivatR I, S. 712f.).

[162] Theil II, Tit. 8, § 1474 PrALR.

[163] Theil II, Tit. 8, §§ 1472f., 1458f.

[164] Theil II, Tit. 8, § 1480 i. V. m. §§ 1475-1479 PrALR.

[165] Theil II, Tit. 8, § 1476 PrALR.

[166] Theil II, Tit. 8, § 1475 PrALR. Vgl. auch zur Überladung Theil II, Tit. 8 § 1483 PrALR.

waren bestimmte Maßnahmen zu ergreifen[167]. Der Grund für die Einstandspflicht des Schiffers für sein Schiffsvolk ergab sich beim Preußischen Allgemeinen Landrecht von 1794 aus dem Regelungszusammenhang. DieMannschaft stand zu ihm im gleichen Verhältnis wie das Gesinde zur Dienstherrschaft, d. h., es bestand ein Dienstleistungsvertrag[168]. Darüber hinaus musste der Kapitän die Stauer überwachen, da er sich ansonsten nicht darauf berufen konnte, Schäden seien durch diese verursacht worden[169]. Auch hatte er darauf zu achten, dass bestimmte Arten gefährdenden Ladungsgutes nicht an Bord gebracht wurden, etwa verdorbene Ware oder Konterbande[170], und dass die erforderlichen Schiffspapiere - z. B. Pässe, Konnossemente - vorlagen[171]. Schließlich durfte der Kapitän, sobald das Schiff zur Abreise fertig war, keinen günstigen Wind auslassen, da er sonst den Verspätungsschaden, wie auch schon nach dem Preußischen Seerecht von 1727, zu ersetzen hatte[172].

Wenn auf der Fahrt Güter beschädigt worden oder verlustig gegangen waren, musste der Schiffer den Schaden ersetzen, es sei denn, dass er inneren Verderb der Ware oder höhere Gewalt nachweisen konnte[173]. Ferner hatte er den ihm vorgeschriebenen Kurs einzuhalten und keine anderen als die ihm bezeichneten Häfen anzulaufen. Anderenfalls haftete er für die dadurch entstehenden Schäden, sofern kein Notfall vorlag[174]. Soweit er im Konvoi oder in errichteter Admiralschaft segelte, durfte er diese nicht ohne Not brechen. Hier hatte er sonst etwaige Verluste zu tragen[175]. Außerdem ging jeder Schaden zu seinen

---

[167] Theil II, Tit. 8, §§ 1477-1479 PrALR. Vgl. auch Theil II, Tit. 8, § 1666 PrALR, wonach die Ladung nicht ohne Einwilligung des Versenders auf das Verdeck gelegt oder an die Schiffsseite angehängt werden durfte.

[168] Theil II, Tit. 8, § 1534 i. V. m. Theil II Tit. V, § 1 PrALR. Zudem gehörte die Anheuerung des Schiffsvolkes zumeist zu den vertraglichen Pflichten des Schiffers (Koch, Preuß. gem. PrivatR I, S. 721; Fürstenthal, Preuß. CivilR, S. 646).

[169] Theil II, Tit. 8, §3 1481f.

[170] Theil II, Tit. 8, §§ 1485-1487 PrALR. Die Schadenersatzpflicht des Schiffers bei Transport von verbotener Ware und Konterbande ergab sich im Falle wissentlichen oder grob schuldhaften Handelns auch aus Theil II, Tit. 8, §§ 1908f. PrALR.

[171] Theil II, Tit. 8, § 1910 PrALR.

[172] Theil II, Tit. 8, §§ 1675f. PrALR.

[173] Theil II, Tit. 8, §§ 1734f. PrALR. Zu den Aufsichtspflichten des Schiffers über die Ware während der Reise vgl. Theil II, Tit. 8, §§ 1707-1709 PrALR. Zur Risikotragung der Kaufleute bei höherer Gewalt in Form von Seeräuberüberfällen oder Stürmen vgl. ferner Theil II, Tit. 8, §§ 1904 und 1905 PrALR.

[174] Theil II, Tit. 8, §§ 1491, 1493 PrALR.

[175] Theil II, Tit. 8, §§ 1494f. PrALR. Sowohl Konvoi- als auch Admiralschaftfahrten betrafen Reisen in einem Verband von mehreren Schiffen, im ersten Fall unter Begleitung von Kriegsschiffen, um sich gegen Angriffe Dritter besser und wirkungsvoller verteidigen zu können (Koch, Preuß. gem. PrivatR I, S. 718).

Lasten, der auf Verzögerungen der Reise aufgrund einer von ihm verschuldeten obrigkeitlichen Beschlagnahme des Schiffes zurückzuführen war[176]. Durch Zufall, etwa Kriegsausbruch, Sperrung des Zielhafens oder Beschlagnahme des Schiffes zum landesherrlichen Dienst, ausgelöste Verhinderungen der Abreise oder Beendigungen der Transportreise hatte der Beförderer dagegen nicht zu vertreten. Vielmehr wurde der Vertrag dadurch aufgehoben[177].

Ein Transport der Ladung mit einem anderen als dem ausbedungenen Schiff war dem Schiffer nicht gestattet. Für etwaige durch ein Zuwiderhandeln hervorgerufene Schäden, stand er nur dann nicht in der Pflicht zum Schadenersatz, wenn sein Schiff auf der eigentlich vereinbarten Fahrt verloren ging[178]. Ähnliche Grundsätze galten bei vom Beförderer zurückgelassenem Ladungsgut[179]. In diesen Regelungsbereichen sind deutlich die Anleihen beim Seerecht von 1727 erkennbar[180].

c. Skandinavien

Im Laufe des 17. Jahrhunderts bekamen auch die drei skandinavischen Staaten Seegesetze. Die Dänen nahmen im Danske Lov (Dänisches Gesetz) von 1683 große Teile eines bereits 1561 erlassenen Gesetzes als IV. Buch auf, Norwegen übernahm beide Gesetze (1604 und Norske Lov 1687) und die Schweden waren schon 1667 zu einem Seegesetz gelangt[181]. Zwar waren die aus den Stadtrechten überlieferten skandinavischen Seerechtsquellen von hoher Regelungsdichte und im Vergleich zu anderen Sammlungen Nordeuropas älter, jedoch konnte sich ihr Inhalt gegen von außen eindringende Einflüsse nicht behaupten,

---

[176] Theil II, Tit. 8, § 1692 PrALR.

[177] Theil II, Tit. 8, §§ 1677-1680, 1686-1691 PrALR. Vgl. zu weiteren Bsp. auch Fürstenthal, Preuß. CivlR, S. 649.

[178] Theil II, Tit. 8, §§ 1657f. PrALR.

[179] Theil II, Tit. 8, §§ 1659-1665 PrALR.

[180] Auch bei der Anlandung von Waren am falschen Ort fand sich in Theil II, Tit. 8, §§1710-1715 PrALR eine dem Seerecht von 1727 entsprechende Regelung, nach der der Schiffer, wenn die Abladung ohne Not geschehen war, nach Fristsetzung des Kaufmannes für den Transport der Waren an den richtigen Bestimmungsort auf das Erfüllungsinteresse haftete.

[181] Wüstendörfer, Handbuch d. HandelsR, S. 13; Pardessus III, S. 8. Das dänische Seerecht von 1561 beruhte zu 20 der 73 Artikel auf dem Wisbyschen Seerecht, dessen Vorschriften teilweise wörtlich übernommen worden waren und das im schleswigschen Landesteil von jenem abgelöst wurde. Im übrigen orientierte sich das Seerecht König Frederiks II. von 1561 an hansischen und lübischen Schiffsordnungen, so dass es größtenteils hansischen Charakters war (Landwehr, in: Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee, S. 129 (131); Wagner, a.a.O., S. 48; Coing-Lammel, Handbuch der neueren Privatrechtsgeschichte II 2, S. 1015). Auch im schwedischen Seerecht von 1667 finden sich neben hansischen Einflüssen die des Wisbyschen Seerechts (Lammel, a.a.O., S. 1038).

da sie auf einen Seehandelsbetrieb ausgerichtet waren, der durch neue Formen abgelöst wurde[182].

aa. Schweden

Das schwedische Seegesetz Karls XI von 1667[183] legte die Rezeptumshaftung in Kap. XV des zweiten Teils fest. Dort hieß es, dass alle Waren, die vom Schiffer oder einem von ihm bevollmächtigten Seemann für die Beförderung entgegengenommen worden waren, in ihrem Zielhafen unbeschädigt an die Person auszuliefern waren, für die sie bestimmt waren. Nur wenn die Beschädigungen auf Unwettern oder sonstiger höherer Gewalt beruhten und der Schiffer diese Entschuldigung vorbrachte, musste er für aufgetretene Schäden an der Ladung nicht einstehen. Flintberg[184] führte in Anmerkung dazu aus, dass der Schiffer, dem ein Schiff anvertraut worden war, „sich mit aller Vorsicht, Fleiß, Treue und Aufrichtigkeit des ihm anvertrauten Schiffs, Volks und Guts annehmen, und was ihm von seinen Rehdern billiger Weise befohlen worden, beobachten (solle), so daß durch Versäumung, Nachlässigkeit und Vernachlässigung seiner Pflichten kein Schade auf irgend eine Art entstehen möge,...“.

Kap. IV des zweiten Teils regelte ausführlich die Haftung für Schäden beim Be- oder Entladen infolge schadhafter Taue oder Takeln für den Ladevorgang. Hatten der Kapitän oder Steuermann die Trossen für ordnungsgemäß erachtet, waren die Seeleute von der Haftung frei und jene hatten für eingetretene Schäden Ersatz zu leisten. Hatten sie jene nicht nach ihrer Ansicht über das Tauwerk befragt, hatte die Mannschaft den Schaden selbst zu tragen. Auch der Kaufmann, dem Taue und Takeln zu zeigen waren, anderenfalls Schiffer und Schiffsleute für Beschädigungen haften sollten, musste seinen Teil alleine tragen, wenn er das Tauwerk für ausreichend befunden hatte. Nach § 1 dieses Kapitels musste der Schiffer durch Abstützen der Ware mittels Gestellen sowie Kalfaterung und Ausrüstung mit Takelgerät für die See- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes sorgen, so dass er dem Kaufmann Beschädigungen an der Ware infolge Mißachtung dieser Pflichten zu ersetzen hatte[185]. Im übrigen war er von der Haftung frei, wenn ihn an Ladungsschäden kein Verschulden traf[186].

---

[182] Wagner, a.a.O., S. 42.

[183] Abgedruckt bei Pardessus III, S. 134ff. Eine deutsche Übersetzung mit Anmerkungen findet sich bei Flintberg, Schwedisches Seerecht, S. 1ff.

[184] Schwedisches Seerecht, S. 213.

[185] Im Streitfall über die See- und Ladetüchtigkeit konnte der Schiffer sich durch das Zeugnis von vier durch den Kaufmann ausgewählten Seeleuten entlasten.

[186] 2. Teil, Kap. IV, § 2 des schwedischen Seegesetzes von 1667 (Anm.: Flintberg untergliederte die einzelnen Kapitel nicht in Paragraphen).

bb. Dänemark und Norwegen

Das schwedische Seerecht von 1667 wurde in Ansätzen, z. T. sogar wörtlich im Danske Lov rezipiert[187]. Das dänische Seegesetz und ihm folgend das norwegische machten allerdings in der Tradition der Rôles d'Oléron und des Wisbyschen Seerechts die culpa zur Grundlage jeder Haftung[188]. Kap. II Art. X enthielt eine Regelung, nach der der Schiffer für eigenes Verschulden und das seiner Leute in Höhe des Marktwertes am Bestimmungsort haftete, wenn der Versender (Kaufmann) den Verlust des Ladungsgutes oder einen Schaden feststellte. Allerdings blieb ihm im Falle des Verschuldens seiner Seeleute der Regress gegen diese[189]. Beruhte der Schaden nicht zumindest auf Fahrlässigkeit, so konnte der Versender Weinfässer und andere Behälter mit Flüssigkeiten, soweit sie am Zielort angekommen waren, entweder entgegennehmen und das Beförderungsentgelt zahlen oder sie dem Schiffer für dieses überlassen[190]. Fand ein Schaden seine Ursache darin, dass der Kapitän das Schiff aus Gewinnsucht überlud, so war er nach Kap. II Art. IX für diesen verantwortlich[191].

Für Schäden, die durch Wassereinbruch über das unzureichend abgedichtete Deck verursacht wurden, war der Kapitän nach Kap. II Art. XVII ebenfalls haftbar. Geriet Wasser jedoch durch den unteren Teil des Schiffes in dessen Inneres und beschädigte es dort die Ladung, wurde der Schaden zwischen Schiff und Ladungsinteressenten aufgeteilt. Voraussetzung hierfür war allerdings, dass feststand, dass das Schiff vor der Abreise ordnungsgemäß kalfatert worden war, während der Reise keine Schäden genommen hatte und die Seeleute nicht versäumt hatten, Wasser abzupumpen[192]. Art. XVIII des Kap. II erlegte dem Kapitän die Haftung für Schäden auf, die daraus resultierten, dass die für die Befestigung der Ladung mit zu führenden Taue gerissen waren. Hatte jedoch die Mannschaft das Tauwerk nicht ordentlich befestigt, so haftete sie für den Schaden[193].

---

[187] Landwehr, in: Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee, S. 129f.

[188] Platou, S. 308.

[189] Pardessus III, S. 283f. Dieser Artikel fußte mit einigen Erweiterungen auf Art. 39 des Seegesetzes Frederiks II. von 1561, der seinerseits in seinem ersten Teil seine Wurzeln in Art. 25 des Wisbyschen Seerechts hatte, Pardessus III, S. 255, dort Fn. 1.

[190] Pardessus III, S. 283.

[191] Pardessus III, S. 283: Auch diese Vorschrift fand ihr Vorbild im Seegesetz Frederiks II., nämlich in Art. 41.

[192] Pardessus III, S. 285f.: Vorbild ist hier Art. 53 des Gesetzes von 1561, der Art. 25 des Wisbyschen Seerechts nachempfunden worden war.

[193] Pardessus III, S. 286: vgl. auch Art. 54 des Seerechts von 1561, der die Gedanken der Artt. 24 und 48 des

d. Fazit

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Beförderhaftung trotz des Umweges über den genossenschaftlichen Betrieb der Seereise seit den Tagen des alten Roms keine größeren Änderungen erfahren hatte. Weitgehend stand seit langem wieder die - wie im nachklassischen Recht von einem Verschulden des Seegüterbeförderers abhängige - Rezeptumshaftung bis zur Grenze der höheren Gewalt im Vordergrund. Auch die sich verändernden Betriebsstrukturen des Seehandels hatten die Haftungsgrundsätze nur unwesentlich zu beeinflussen vermocht. Was sich im römischen Weltreich als zweckmäßig und verhältnismäßig erwiesen hatte, war mangels einschneidender technischer Weiterentwicklungen nach wie vor den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst. Die Schiffe waren immer noch Segler, die an Größe und Schnelligkeit kaum zugenommen hatten und deren Seetüchtigkeit abgesehen von wenigen technologischen Neuerungen, wie z.B. dem Kompass, nur wenig verbessert worden war[194]. Die Seegüterbeförderung hatte sich nicht wesentlich vermehrt, da sie zwischen dünn besiedelten Ländern stattfand, die als landwirtschaftlich geprägte Staaten den größten Teil ihrer Versorgung selbst vorhalten konnten. Ein Bedürfnis für die Beförderung auf See bestand nur dort, wo es um hochwertige Güter, wie etwa Rohstoffe, ging, die den Transport über weitere Strecken und die höheren Kosten lohnten[195]. In diesem Bereich hatte sich aber die strenge Garantiehaftung bewährt, so dass vorläufig kein Grund bestand, sie abzuschaffen oder zu modifizieren.

Als Haftungsprinzip hatte sich im skandinavischen wie hansischen Seerecht weiterhin das Schuldprinzip behauptet, das seit den Tagen des nachklassischen römischen Rechts die Rezeptumshaftung überlagerte. Nur Tit. V Art. 5 des Hansischen Seerechts von 1614 erlegte dem Beförderer eine Garantiehaftung für die vertraglich übernommenen Verpflichtungen hinsichtlich der Ware auf. Mit den preußischen Regelungen setzte sich der Verschuldensgedanke fort. Die Rezeptumshaftung war auch nach dem System des Preußischen Landrechts von 1620 an ein Verschulden des Beförderers geknüpft, wie sich aus den Worten „Versehn und Vergehen“ in Lib. IV Tit. XIX, Art. 1 § 9 ergibt. Und das Preußische Seerecht statuierte in Kapitel III ausdrücklich eine Verschuldenshaftung wie sie dann schließlich auch im Preußischen Allgemeinen Landrecht Aufnahme fand. Somit ist festzuhalten, dass sich in der Frage des Haftungsprinzips gegenüber dem Mittelalter trotz der langsam fortschreitenden Veränderungen der Be-

---

Wisbyschen Seerechtes übernommen hatte.

[194] Seyde, a.a.O., S. 15.

[195] Fn. wie vor.

triebsweise genauso wenig Neues ergeben hatte wie bei der Verantwortlichkeit des Schiffers als Beförderer für seine Mannschaft. Mit der Ablösung der genossenschaftlichen Struktur des Seehandels war die Verantwortlichkeit des Kapitäns für die Mannschaft nunmehr allerdings auf die privatrechtliche Seite seiner Schiffsgewalt („master under God“)[196] zurückzuführen, aus der sich seine Herrschaft über das Schiff sowie dessen Besatzung und damit seine besondere Verantwortung für das Verhalten der seiner Befehlsgewalt Unterworfenen herleitete.

II. Das 19. Jahrhundert

1808 trat der napoleonische Code de Commerce in Kraft, dessen zweites Buch dem Seerecht gewidmet war. Es befasste sich vornehmlich mit dem Seehandelsrecht, da es von der Ordonnance touchant la Marine von 1681 abgeleitet worden war. Fast alle maritimen Länder folgten dem Beispiel dieser Kodifikation, deren Einfluss bis auf den durch gewohnheitsrechtliche Regelungen geprägten anglo-amerikanischen Raum bis in die moderne Zeit in der Gesetzgebung vieler Länder zu spüren ist[197]. In Art. 222 übernahm der Code de Commerce die Rezeptumshaftung des Art. IX des Lib. II, Tit. I der Ordonnance touchant la Marine[198]. Überhaupt fehlte dem Code de Commerce dadurch, dass er sich die Ordonnance touchant la Marine stark zum Vorbild nahm, nicht nur die Eigenständigkeit, sondern vor allem die Anpassung an veränderte technologische Gegebenheiten des Seehandels[199].

1. Betriebsstrukturen

Die Genossenschaft zwischen Reeder, Kapitän, Mannschaft und Kaufmann hatte ausgedient. Nachdem zunächst die Ladungsinteressenten ausgeschieden waren, folgten auch die Mannschaft und mit der Zeit der Kapitän. Sie verloren so ihre Bedeutung für die Beförderhaftung und wurden zu Lohnempfängern des Seegüterbeförderers, wechselten also in die Stellung von Hilfspersonen. Es hatten sich im Laufe der vorangegangenen Jahrhunderte langsam, aber stetig die Betriebsstrukturen herausgebildet, wie sie im Grunde noch heute bekannt sind. Auf der einen Seite stand der Beförderer, meistens identisch mit dem Reeder, mit seinen Gehilfen, auf der anderen der Kaufmann als Ladungsversender.

---

[196] Vgl. Wüstendörfer, NSHR, S. 182; ders. Handbuch des gesamten HandelsR, S. 536f.

[197] Sandiford, S. 22f.; Brunetti, Diritto Marittimo Privato, S. 2.

[198] Zum weiteren Regelungsinhalt des Code de Commerce vgl. die Anmerkungen in den Fußnoten zur Ordonnance touchant la Marine, o. I 3 a bb.

[199] Wüstendörfer, Handbuch d. HandelsR, S. 16.

2. Der technologische Fortschritt und seine Folgen

Mitte des 19. Jahrhunderts kam es auf dem technischen Sektor zu derart gravierenden Umwälzungen, dass Verkehrs- und Transportaufkommen sowie Gesetzgebung nachhaltig beeinflusst wurden. Die Erfindung der Dampfmaschine ermöglichte den Bau von Dampfschiffen, die gegenüber den Segelschiffen mit der Zeit weitaus größere Abmessungen bekamen. Werkstoff war nicht mehr das Holz, das durch Eisen und später Stahl ersetzt wurde[200]. Mit der zunehmenden Größe und Robustheit der Schiffe wurde deren Anfälligkeit gegenüber den Naturgewalten geringer. Außerdem ermöglichte der Dampfmotor eine wesentlich schnellere Abwicklung der Transporte infolge kürzerer Reisezeiten. Dass schließlich neue Verladetechniken immer kürzere Liegezeiten erlaubten, tat ein Übriges für das Wachstum des Seehandels[201].

Die Dampfkraft führte daneben zur Entwicklung neuer Industrien, die die Massenproduktion von Gütern ermöglichten und den Zuzug der Bevölkerung in Zentren auslösten. Die Industrieansiedlungen benötigten Rohstoffe, die heran transportiert werden mussten, und verlangten umgekehrt nach Verbringung ihrer Erzeugnisse zu den Absatzmärkten[202]. Die wachsende Bevölkerungszahl schließlich bedingte die Herbeischaffung von Nahrungsmitteln. Denn dieser Bedarf konnte nicht mehr aus der landwirtschaftlichen Produktion umliegender Ländereien gedeckt werden[203]. Folge all dessen war ein gesteigertes Verkehrsaufkommen, das mit schnelleren und größeren Transportmitteln bewältigt werden konnte.

3. Deutschland

a. Das ADHGB von 1861

Die Segelschiffe hatten als Transportfahrzeuge ausgedient. Als „Schlußstein der Segelschiffahrtszeit“ hat daher Wüstendörfer[204] die Kodifikation des Seerechts im Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch von 1861 bezeichnet. Erstmals wurde ein gemeines Seerecht für das deutsche Rechtsgebiet geschaffen, wenngleich es zuerst als Landesrecht eingeführt wurde[205]. Den Seebeförderer traf nach Art. 607 ADHGB

---

[200] Abraham, SeeR, S. 7f.

[201] Wüstendörfer, Studien, S. 27f.

[202] Seyde, a.a.O., S. 16f.

[203] Seyde, a.a.O., S. 16f.

[204] NSHR, S.22.

[205] Das ADHGB wurde zunächst durch Einführungsgesetze in den einzelnen deutschen Staaten übernommen,

die Rezeptumshaftung, soweit ihm nicht der Nachweis höherer Gewalt oder von Eigenfehlern der Ladung bzw. ihrer Verpackung gelang[206]. Grund für die weitreichende Haftung war nach den Gesetzesmaterialien der Schutz des Ladungsinteressenten. Diesem sei es nämlich nicht möglich die Tätigkeit, Sorgfalt und Wachsamkeit des Beförderers zu überwachen und ihm Nachlässigkeiten oder Sorgfaltswidrigkeiten nachzuweisen[207]. Pappenheim[208] sah die strenge Haftung obendrein in römisch-rechtlicher Tradition in der Verwahrung begründet, die dem Beförderer mit Entgegennahme der Ladung eine Obhutpflicht auferlegt habe. Hier zeigt sich eine rückläufige Tendenz des ADHGB. Während seit dem frühesten Mittelalter die Beförderer haftung im Gefolge des nachklassischen römischen Rechts zunehmend eine verschuldensabhängige Rezeptumshaftung war, wenn sie nicht sogar gänzlich eigene Wege gehend als Verschuldenshaftung konzipiert war, macht das ADHGB einen Schritt zurück und lässt den Seegüterbeförderer - wie noch zu sehen sein wird, mit Einschränkungen durch Haftungsbegrenzungen - im Sinne der klassischen Rezeptumshaftung unabhängig von seiner Schuld haften. Hinzu trat die Haftungsverpflichtung für Schäden an der Ladung infolge mangelnder Seetüchtigkeit des Schiffes in Art. 607 II ADHGB. Eine besondere Bestimmung für Geld, Kostbarkeiten und Wertpapiere enthielt Art. 608 ADHGB, wonach Beschaffenheit oder Wert bei der Abladung angegeben werden mussten, um die Haftung des Seegüterbeförderers für Schäden zu begründen.

1969 wurde es zum Bundesgesetz des Norddeutschen Bundes, und 1871 nach Errichtung des Deutschen Reiches wurde es z. T. durch die Bündnisverträge, z.T. durch Reichsgesetz selbst zum Reichsgesetz (eingehend zur Geschichte: Boyens, Das Deutsche Seerecht I, S. 3ff.).

[206] Dernburg, Preußisches Privatrecht, S. 624; Wollny, S.34f. Der Begriff der höheren Gewalt im Sinne des Art. 607 ADHGB wurde von Lewis (Das Deutsche Seerecht I, Anm. 3 zu Art 607 ADHGB) als schadenbringendes Ereignis definiert, welches durch solche Maßregeln, die nach den Anschauungen des Verkehrs vernünftiger Weise - weil mit dem zu erreichenden Erfolg in einem richtigen Verhältnis stehend - von dem Verpflichteten gefordert werden können, nicht zu beseitigen ist. Damit sollte die Verpflichtung ausgenommen werden, Vorkehrungen zu treffen, die zwar im Stande gewesen wären, das Ereignis abzuwehren, aber aufgrund ihrer Kostspieligkeit außer Verhältnis zu diesem Erfolg gestanden hätten. Ebenso für das römische Recht: Brinz, Pandekten II, S. 271ff. Zu beachten ist, dass das Vorliegen höherer Gewalt stets bezogen auf den konkreten Einzelfall zu prüfen war. So konnte eine hoheitliche Beschlagnahme im einen Falle als höhere Gewalt zu qualifizieren sein, während sie im anderen Fall z.B. aufgrund eines Verschuldens des Seebeförderers veranlasst war und damit nicht unter diesen Begriff fiel. Auch der Blitzschlag, der die Ladung beschädigte oder zerstörte, musste nicht notwendig zur Annahme höherer Gewalt führen. Hatte der Beförderer die Reise in Kenntnis eines Gewitters angetreten oder fortgesetzt, so war Blitzschlag nicht als vis maior anzusehen (ausführlich zu denkbaren Fallkonstellationen Lewis, a.a.O., Anm. 3 zu Art. 607 ADHGB).

[207] Lewis, Das Deutsche Seerecht I, Anm. 1 zu Art. 607 ADHGB. Vgl. auch Markianos, Übernahme der Haager Regeln, S. 21.

[208] III, S. 433. Er weist gleichzeitig darauf hin, dass sich in dieser Form der Haftung die altgermanische Zufallshaftung bewahrt habe. - Insgesamt war die dogmatische Einordnung der Haftung des Güterbeförderers aus Art. 607 ADHGB und später aus § 606 HGB von 1897 heftig umstritten. Da in beiden der „Verfrachter“ als Haftender genannt war, wurde z.T. die Auffassung vertreten, dass es sich nicht um eine Haftung ex recepto, sondern ex contractu - gemeint ist der Beförderungsvertrag - handele, wogegen jeweils die Entstehungsgeschichte sprach (s. Pappenheim III, S. 434ff., 449ff., m.w.N., vgl. schon o. Fn. 29 zum Römischen Recht).

Die im ADHGB vorgenommene Gleichstellung von Beschädigungen am Gut durch deren natürliche Beschaffenheit mit der höheren Gewalt bezog sich auf Schäden, die die Ware entweder ohnehin, also auch ohne Transport, oder zumindest in jedem Falle eines derartigen Transports erlitten hätte. In Art. 607 ADHGB wurden daher solche Beschaffenheiten aufgezählt, deren Schadensfolgen überhaupt nicht oder nur in wirtschaftlich unvernünftig kostspieliger Weise abgewehrt werden konnten[209]. Verpackungsfehler beruhten auf dem Verschulden des Absenders und waren deshalb nicht vom Beförderer zu vertreten, es sei denn, dass er sie und die Gefahr eines Schadens als Fachkundiger hätte erkennen müssen[210].

Das ADHGB beschränkte jedoch die als unbillig weit empfundene Rezeptumshaftung in den Fällen schuldlosen Handelns bei Verlust (Art. 612 ADHGB) wie bei Beschädigung (Art. 614 ADHGB) auf den Wert des verlorenen bzw. die Wertminderung des beschädigten Gutes. Es lag folglich eine gesetzliche Haftungsbeschränkung vor, soweit sich das Einstehenmüssen für den Schaden allein aus Art. 607 ADHGB ergab. Weitergehende Tatbestände aus anderen Vorschriften des ADHGB oder des bürgerlichen Rechts, die schuldhaftes Handeln, mithin sorgfaltspflichtwidriges und vorsätzliches Verhalten, und zwar auch von Hilfspersonen, erfassten, sollten unberührt bleiben[211]. So war das Erfüllungsinteresse nach § 610 II ADHGB bei „böslicher“ Handlungsweise des Beförderers oder seiner Leute vollständig zu ersetzen. Unter böslich wurde arglistiges oder leichtsinniges Verhalten verstanden, das die Gefahr bewusst und frevelhaft herausforderte, auch wenn es den Schaden nicht bezweckte[212].

Eine besondere Vorschrift, die das Einstehenmüssen des Beförderers für das Verschulden seiner Hilfspersonen ausdrücklich geregelt hätte, erübrigte sich im ADHGB aufgrund der unbedingten Haftung für Ladungsschäden. Die Haftung beruhte auf der Übernahme der Ware. Wer den Schaden verursacht hatte, darauf kam es nicht an[213]. Jedoch konnte der Beförderer seine Haftungsverpflichtung durch Parteivereinbarung auf das eigene Verschulden beschränken[214].

---

[209] Lewis, Das Deutsche Seerecht I, Anm. 4 zu Art. 607 ADHGB.

[210] Lewis, Das Deutsche Seerecht I, Anm. 5 zu Art. 607 ADHGB.

[211] Dernburg, Preußisches Privatrecht, S. 628; Lewis, Das Deutsche Seerecht I, Anm. 1 und 2 zu Art. 612 ADHGB; Boyens, Das Deutsche Seerecht II, Anm. 1 zu § 606 HGB.

[212] Dernburg, Preußisches Privatrecht, S. 628.

[213] Wollny, S. 35.

[214] Wie die römisch-rechtliche Rezeptumshaftung war auch die des ADHGB kein zwingendes Recht, sondern abdingbar. Der Beförderer konnte daher seine Haftung etwa auf Vorsatz beschränken (Lewis, Das Deutsche Seerecht

Den technischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Fortschritt berücksichtigte die Regelung des ADHGB noch nicht. Zwar erscheint die weite Haftung des Beförderers infolge der verminderten Empfindlichkeit der Schiffe und damit auch der Ladung gegenüber den Gefahren der Reise durch technische Neuerungen auf den ersten Blick angemessener denn je. Doch mit der Technisierung kamen neue Gefahren auf, die in den Maschinen selbst und ihrer unvollendeten Entwicklung begründet lagen. Insbesondere die Gefahr von Maschinenexplosionen, Bränden durch Kesselfeuer und im Bunker sowie Rohrbrüche enthielten ein bis dahin ungeahntes Schadenspotential. Auch das Risiko von Zusammenstößen vermehrte sich durch die gestiegene Zahl der Schiffe sowie ihre Schnelligkeit und Größe; in starkem Maße galt dies vor allem vor den Häfen[215]. Zudem stieg die Unsicherheit für den Beförderer mit der Summe, für die er durch die kürzere Frequenz der Fahrten mit größer werdenden Ladungen von höherem Wert einzustehen hatte, zumal seine eigene Kapitalkraft im Verhältnis zu den beförderten Werten nur einen geringen Teil ausmachte[216]. Ferner bedeutete die fortschreitende Entwicklung der Nachrichtentechnik nicht allein eine Erleichterung des Verkehrs, sondern sie ermöglichte darüber hinaus eine bessere Kontrolle des Schiffes auf See. Seeunfälle wurden durch das Seeamt untersucht, und oft ließ sich sorgfaltswidriges Handeln als Schadensursache ermitteln[217]. Der Seegüterbeförderer konnte sich nun plötzlich in Schadensfällen, in denen er sich früher auf höhere Gewalt als Ursache berufen hatte, nicht mehr hierauf stützen. Das Versagen der Antriebskraft, bei Segelschiffen immer Folge ausbleibender Winde und damit höhere Gewalt, lag nun plötzlich in Fehlern der Maschine oder ungenügendem Treibstoffvorrat begründet, so dass die Subsumtion unter den Begriff der höheren Gewalt ausgeschlossen war[218]. Schließlich musste sich der Beförderer bei der gebotenen schnellen Abwicklung der Transporte im Massengüterverkehr, der an die Stelle der Beförderung kleiner Ladungsmengen getreten war, die eine individuelle Behandlung der Waren gestatteten, nunmehr Erfüllungsgehilfen bedienen, die schwer zu überwachen waren, was sein Risiko steigerte[219].

I, Anm. 7 zu Art. 607 ADHGB; Dernburg, Preußisches Privatrecht, S. 625, dort insbesondere Fn. 8).

[215] Markianos, Übernahme der Haager Regeln, S. 21; Boyens, Das Deutsche Seerecht I, S. VI; Wollny, S. 34.

[216] Seyde, a.a.O., S. 18.

[217] Stödter, S. 14.

[218] Wüstendörfer, NSHR, S. 22; Seyde, a.a.O., S. 18; Boyens, Das Deutsche Seerecht I, S. VI; Wollny, S. 35; Markianos, Übernahme der Haager Regeln, S. 21, der als weiteres Beispiel anführt, dass Stürme bei den kleinen, hölzernen Segelschiffen noch in den Bereich der höheren Gewalt fielen. Bei den mächtigen Stahlrumpfdampfern konnten sie im Falle von Schäden zur Annahme der Seeuntüchtigkeit führen, da an die Leistungsfähigkeit infolge der technischen Fortschritte hinsichtlich der Bauweise höhere Ansprüche zu stellen waren.

[219] Seyde, a.a.O., S. 18.

b. Das HGB von 1897

Mit der Industrialisierung trat die Kehrtwende in der Entwicklung des Seehandels ein, die zu der Frage führte, ob und in welcher Weise der Beförderer seine Haftung für die übernommene Ladung beschränken können sollte und wie er, wenn überhaupt, für das Verschulden seiner Hilfspersonen einzustehen hätte.

Das HGB von 1897 trug den neuen Entwicklungen allerdings nicht Rechnung. Es übernahm im IV. Buch fast unverändert die Regelung des ADHGB, ohne die tiefgreifenden Veränderungen der vergangenen Jahrzehnte ernst zu nehmen. Die Folge war, dass sich in der Rechtswirklichkeit, insbesondere durch die Rechtsprechung des Hanseatischen Oberlandesgerichtes in Hamburg, ein den Lebensverhältnissen und der Praxis entsprechendes Seerecht herausbildete, das die größtenteils dispositiven Regelungen des HGB von 1897 geradezu ins Gegenteil verkehrte[220]. In vertraglichen Abreden verhalfen Allgemeine Geschäftsbedingungen und Konnossementklauseln, die von Verbänden der Reeder, Schiffsmakler und Handelskreise verfasst wurden, den Seebeförderern zu immer umfassenderen Freizeichnungen, die durch häufigen Gebrauch zu Handels- und Schiffahrtsbrauch erstarkten und teilweise vom Hanseatischen Oberlandesgericht zu Gewohnheitsrecht erhoben wurden[221].

Die Rezeptumshaftung des Art. 607 ADHGB fand sich allerdings so nicht in § 606 HGB von 1897 wieder. Nach dessen Formulierung sollte der Seebeförderer nun nämlich haften, wenn er nicht beweisen konnte, dass Verlust oder Beschädigung auf Umständen beruhten, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Seebeförderers nicht abzuwenden gewesen waren[222]. Die Abweichung war Folge der mit der HGB-Reform eingeführten Verschuldenshaftung im Bereich des Seehandelsrechts. Die Garantiehaftung des Beförderers, wie sie aus dem klassischen römischen Recht überliefert an vielen Stellen die Jahrhunderte überdauert hatte, hatte außer im monopolistisch geprägten Eisenbahnrecht in allen Bereichen des Transportrechts durch die Novelle weichen müssen, wenngleich sie in der Seerechtslehre[223] weiter als

---

[220] Wüstendörfer, NSHR, S. 23; Herber, SeehandelsR, S. 12f.; Abraham, a.a.O., SeeR, S. 8; Pappenheim, S. 4, der darauf hinweist, daß die Wiederholung der gesetzlichen Regelungen des ADHGB im IV. Buch des HGB das angesichts der Änderungen im Seebefördeungsverkehr bereits entstandene Gewohnheitsrecht aufhob. Das inzwischen entstandene Gewohnheitsrecht hatte also zurecht zur Aufhebung überholten Gesetzesrecht geführt, wurde nun aber durch eben dieses wieder verdrängt und mußte sich neu bilden.

[221] Schwarz, S. 23; Wüstendörfer, NSHR, S. 23; Herber, SeehandelsR, S. 13; Wollny, S. 34.

[222] Zur Streitfrage, ob in § 606 HGB von 1897 nur die Haftung aus dem Beförderungsvertrag gemeint war, während die Rezeptumshaftung der vorherigen Norm Art. 607 ADHGB eine besondere Stellung einnahm vgl. Pappenheim III, S. 434ff., 449ff., m.w.N., und o. Fn. 208.

[223] Vgl. Wüstendörfer, NSHR, S. 266; Sieveking, dt. SeeR, S. 314; Wollny, S. 36.

Rezeptumshaftung in Unterscheidung zur Skripturhaftung bezeichnet wurde[224]. Einzig die Exkulpationslast war verblieben und traf den Güterbeförderer weiterhin[225]. Er hatte wie schon nach dem ADHGB zu beweisen, dass Verlust oder Beschädigung auf Umständen beruhten, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Seegüterbeförderers nicht abgewendet werden konnten. Wies er nach, dass die tatsächliche Ursache des Schadensfalles durch diese Sorgfalt nicht zu vermeiden gewesen war, dann war er entlastet. Entsprechend genügte auch, dass er für alle in Betracht kommenden Ursachen beweisen konnte, dass sie in Entsprechung dieser Sorgfaltsanforderungen nicht abzuwenden gewesen waren[226]. Die Unaufklärbarkeit des Ereignisses ging dagegen zu seinen Lasten.

Die ordnungsgemäße Sorgfalt musste aber nicht nur der Seebeförderer selbst aufwenden, sondern er haftete gleichfalls, wenn seine Vertreter oder Hilfspersonen sie nicht obwalten ließen[227]. Mit dieser neuen Formulierung, die entsprechend dem damals ebenfalls neuen § 278 BGB Vorsatz oder Fahrlässigkeit, und zwar des Gehilfen voraussetzte, war jedoch keine inhaltliche Veränderung gegenüber der Vorgängerregelung verbunden. Vielmehr wurden die Sorgfaltsanforderungen nach dem gleichen Maßstab bestimmt. Denn die nach Art. 607 ADHGB geforderte größtmögliche Umsicht hinsichtlich der im Einzelfall und allgemein zu treffenden Maßregeln, die ein dennoch auftretendes Schadensereignis in den Bereich der vis maior verwiesen, sollte genauso der sorgfältige Beförderer nach § 606 HGB von 1897 zu leisten haben[228]. Die damalige Rechtsprechung, vor allem des Hanseatischen Oberlandesgerichtes Hamburg, forderte nämlich entsprechend den Grundsätzen zur höheren Gewalt vom Seebeförderer nur, dass er das Maximum dessen zu tun hatte, was an Schutzvorkehrungen nach dem wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens

---

[224] Damit kehrte auch das deutsche Handelsgesetzbuch wieder zur verschuldensabhängigen Rezeptumshaftung zurück, wie sie seit dem nachklassischen Recht wegen des beherrschenden Schuldprinzips aus den mittelalterlichen und neuzeitlichen Sammlungen und Kodifikationen - auf deutschem Gebiet schon seit den hansischen und preußischen Rechtssätzen - bekannt war.

[225] Basedow, TranspV, S. 395. Den Anfang dieser neuen Strömung im Transportrecht hatte das Binnenschiffahrtsrecht mit dem Binnenschiffahrtsgesetz aus dem Jahre 1895 gemacht. Hier hatte das wirtschaftliche Risiko der Zufallshaftung wegen der vielen Kleinbetriebe in diesem Gewerbe besonders gravierende Auswirkungen, so dass es sich bei einer solchen Grundstimmung der in der Praxis Beteiligten als günstig erwies, dass der Begriff der höheren Gewalt in Wissenschaft und Rechtsprechung zunehmend in der Kritik stand (Pappenheim, Transportgeschäft, S. 72). Der Weg zur Verschuldenshaftung war somit geebnet.

[226] Pappenheim III, S. 449.

[227] Boyens, Das Deutsche Seerecht II, Anm. 1 zu § 606 HGB.

[228] Pappenheim III, S. 441f., meinte, die Haftung bis zur Grenze der höheren Gewalt sei durch die Vertreter der herrschenden subjektiven Theorie ohnehin zu einer Verschuldenshaftung aufgrund einer „wie auch immer gesteigerten Sorgfalt“ geworden.

kostenmäßig noch im Verhältnis zum Zweck - sprich der Ausführung der Reise - lag[229].

Teilweise fanden sich die Regelungsgegenstände von Art. 607 ADHGB auch in anderen Vorschriften wieder. Die Haftungsverpflichtung des Seebeförderers nach Art. 607 II ADHGB bei Schäden, die auf die Seeuntüchtigkeit des Schiffes zurückzuführen waren, nahm das HGB von 1897 in § 559 auf, ohne dass damit inhaltlich eine Änderung verbunden gewesen wäre. Dass der Beförderer für Schäden, die in der Beschaffenheit des Gutes ihre Ursache hatten, nicht einzustehen hatte, erwähnte § 606 HGB von 1897 anders als die Vorgängerregelung nicht besonders, da sich dies aus dem in § 618 I HGB von 1897 zum Ausdruck kommenden Schuldprinzip ergab[230].

Für Kostbarkeiten , Geld und Wertpapiere übernahm § 607 HGB von 1897 mit geringfügigen Abweichungen den Inhalt des Art. 608 ADHGB. Die gesetzlichen Haftungsbeschränkungen der Artt. 612 und 614 ADHGB wurden in den §§ 611 und 613 HGB von 1897 übernommen. Danach sollte der Beförderer bei Verlust bzw. Beschädigung nur auf den Sachwert haften, wenn er „auf Grund des Frachtvertrages“ verpflichtet war. Hatten die Regelungen des ADHGB noch Ansprüche jeglicher Art erfasst, so gab es nun infolge dieses Wortlautes nur noch für die vertragliche Haftung eine gesetzliche Beschränkung. Da mit der neuen Formulierung lediglich eine redaktionelle Verbesserung angestrebt worden war, bestand Einigkeit, dass die Beschränkung der höheren Haftung auf deliktische Ansprüche rechtspolitisch verfehlt war, da ihr jeglicher sachliche Grund fehlte[231].

Dass der Seebeförderer seine Haftung daneben durch Vertragsklauseln beschränken konnte, war im Bereich des HGB von 1897 allgemein anerkannt. Die Klauseln betrafen Freizeichnungen für Schäden durch Gefahren der See und Seeschiffahrt, benannte Mängel des Schiffes, auch in Form der sog. Nachlässigkeitsklausel[232], oder für ganz bestimmte Schäden. Die Möglichkeit der Haftungsfreizeichnung fand

---

[229] Boyens, Das Deutsche Seerecht II, Anm. 4 zu § 606 HGB. Boyens weist darauf hin, dass mit dieser im Vergleich zur Vorgängervorschrift verständlicheren Regelung übertriebenen Anforderungen an die Sorgfaltspflichten vorgebeugt und zugleich dem Fortschritt Vorschub geleistet werden sollte, indem nicht an veralteten Instituten gehaftet wurde.

[230] Boyens, Das deutsche Seerecht II, Anm. 5 zu § 606 HGB.

[231] Pappenheim, Transportgeschäft, S. 40; ders. III, S. 452f.; Wüstendörfer, Studien, S. 125.

[232] Engl. negligence-clause. Diese Klausel wurde unterschiedlich gefasst, teils bezogen auf besonders benannte Gefahren bzw. Schäden, teils für Verschulden der Hilfspersonen oder bestimmte Arten von Verschulden (Boyens, Das Deutsche Seerecht II, Anm.6 zu Art. 606 HGB). Zunächst erstreckte sie sich nur auf das nautisch-technische Verschulden, wurde dann aber nach und nach auf das kommerzielle Verschulden, also die Ladungsfürsorge, erweitert und erfasste schließlich praktisch den Haftungsausschluss für jeden denkbaren Haftungsfall (Wüstendörfer, The Hague Rules, S. 3).

ihre Grenze in den 1900 in Kraft getretenen Vorschriften der §§ 276 II, 278 BGB, wonach die Einstandspflicht nur im Falle eigenen Vorsatzes des Beförderers nicht ausgeschlossen werden konnte, während sie zuvor nach der Rechtsprechung auch bei „grobem Versehen“ nicht abbedungen werden konnte[233]. § 278 BGB fand darüber hinaus ganz allgemein Anwendung, wenn die Haftung für das Verschulden von Gehilfenpersonen begründet werden sollte[234]. Das HGB von 1897 selbst enthielt nämlich, obwohl die Haftung nunmehr ein Verschulden voraussetzte, nur im Bereich der Reederhaftung mit § 485 HGB von 1897 eine eigene Vorschrift. In Konnossementen wurde aufgrund der als zulässig angesehenen Abbedingung der Haftung für Gehilfenverschulden in der Regel die Zurechnung des Verschuldens von Kapitän und Schiffsbesatzung, teilweise aber auch weitergehend von Lotsen, selbständigen Stauern oder Schiffsagenten ausgeschlossen[235].

4. England

Haftungsbefreiungen kamen zuerst in England auf, wo sich die Seegüterbeförderer in Anlehnung an die gesetzlichen Haftungsausschlusstatbestände des „Act of God“ (höhere Gewalt) oder „Act of King's enemies“, wie sie aus dem Common Law bekannt waren, auch im Falle durch „fire“ oder „dangers of the seas“ verursachter Schäden an Ladungsgütern von der Haftung freizeichneten[236]. Den frühen Konnossementen waren diese „exceptions“ noch fremd gewesen, aber durch eine Gerichtsentscheidung aus dem Jahre 1795 wurden die Beförderer auf ihr Risiko aufmerksam, von dem sie sich zu befreien suchten[237]. Denn das Common Law ließ sie als Common Carrier[238] als „insurer of the goods“ voll und

---

[233] RGZ 11, 110; 20, 116; 25, 107; Sieveking, dt. SeeR, S. 314f.; Boyens, Das Deutsche Seerecht II, Anm. 5 zu § 606 HGB und Anm. 6 zu § 606 HGB. Weitere Voraussetzung der Zulässigkeit von Haftungsbeschränkungen war nach der früheren Rechtsprechung gewesen, dass die Ladungsseite die Schäden durch Versicherungen abdecken konnte.

[234] RGZ 124, 49 (50); Pappenheim III, S. 441; Wüstendörfer, Studien, S. 481.

[235] Pappenheim III, S. 486f.

[236] Pappenheim, S. 477; Abbott, S. 468f; Seyde, Haftungsbeschränkungen, S. 19. Bei Seyde findet sich auf S. 19 in Fn. 12 auch ein Beispiel für eine derartige haftungsbegrenzende Klausel: „The act of God, the King's enemies, fire and all dangers of the seas, rivers and navigation, of whatever nature or kind excepted“. Vgl. zu weiteren Klauseln auch Wüstendörfer, Studien, S. 358f. Eine Liste der gängigsten „exceptions“ findet sich bei Scrutton, S. 210ff.

[237] Scrutton, S. 210. In jenem Fall, Smith v. Shepherd, Abbot, S. 477, enthielt das Konnossement überhaupt keine „exceptions“, aber er alarmierte die Seebeförderer derart, dass sie versuchten einen Gesetzentwurf durchzubringen, der sie von ihrer Erfolgshaftung als Common Carrier nach dem Common Law befreit hätte. Die Gesetzesvorlage passierte zwar das House of Commons, scheiterte jedoch im House of Lords. Das englische Parlament wies die Beförderer mit ihrem Anliegen ab, weil es diesen aufgrund der Vertragsfreiheit offenstand, die erstrebte Verschuldenshaftung durch Vertragsbedingungen zu statuieren. Daraufhin änderten sie einfach ihre Konnossemente durch entsprechende Klauseln (vgl. Scrutton, S. 210, Fn. 68). Im Laufe der Zeit wuchs der Umfang der Klauseln stetig an, weil jeder neue Haftungs- oder Streitfall, die Reedereien dazu veranlasste, weitere Ergänzungen vorzunehmen (ausführlich zur Entwicklung der Klauseln Wüstendörfer, Studien, S. 364ff., 376ff.).

absolut haften, solange keine „Acts of God or of King's enemies“ vorlagen, da sie durch ihr Transportversprechen freiwillig eine Verpflichtung eingegangen waren[239]. Die Haftung war demnach bis zur Anerkennung der Ausschlüsse in Fällen der vis maior zunächst ebenso zwingend wie die des nauta nach römischem Recht, bis sich dieser Haftungsbefreiungsgrund dort nach Labeo durchgesetzt hatte[240].

Dass die Befreiungstatbestände im Laufe des 19.Jahrhunderts immer größere Ausbreitung fanden, lag daran, dass die englische Rechtsprechung die Privatautomie als vorrangiges Rechtsprinzip erachtete und dem Güterbeförderer daher erlaubte, sich für seine eigene Fahrlässigkeit in Bezug auf Schäden an der Ladung von der Haftung freizuzeichnen[241]. Es galt der Grundsatz, dass die „absolute liability“ den Beförderer wirklich nur dann traf, wenn keine abweichenden Regelungen vorhanden waren[242]. Und die Ausschlussregelungen wurden immer zahlreicher und unüberschaubarer, so dass der Haftungsfall für eingetretene Transportschäden die Ausnahme wurde. Dies gipfelte schließlich in der Vereinigung sämtlicher kasuistischen Freizeichnungen in der Generalklausel „dangers of the sea excepted“ bis hin zur totalen Freizeichnung durch negligence-clauses und insurance-clauses[243]. Am Ende stand die völlige Haftungsfreistellung des Beförderers für Ladungsschäden, selbst wenn diese durch sein eigenes Verschulden oder das seiner Gehilfen entstanden waren[244].

Die Klauseln bildeten sich zunächst in England aus und eroberten erst dann den Kontinent, weil auf der

---

[238] Common Carrier ist derjenige, der handelsgewerblich als ständige Unternehmung Güter transportiert und sich dabei für jeden Auftraggeber bereithält, der ihn zu engagieren wünscht, und zwar grundsätzlich ohne das Recht der Ablehnung eines Auftrages (Carver, Carriage by Sea, S. 6; Ridley, S. 83, 8ff.). Beispielsweise kann er allerdings den Transport durch ein Gebiet, in dem ein Aufstand herrscht, oder von gefährlichen Gütern verweigern (Ridley, S. 14f., m.w.Bsp., 83). Nicht ganz zweifelsfrei ist allerdings, ob der „shipowner“ selbst Common Carrier ist oder nur demselben Haftungsregiment unterliegt (Payne & Ivamy's, S. 164, dort Fn. 3, und S. 165f.).

[239] Lord Tenterden bezeichnete die Common Carrier als „insurer against all perils or losses not within the execption“, weil nach Lord Holt, in Coggs v. Bernard, „the law charges the person thus entrusted to carry goods against all events but acts of God and of the King's enemies“ (vgl. bei Abbott, S. 468f.; Ridley, S. 16). Heute sind neben Verschulden und falschen Wertangaben des Ladungseigentümers oder Abladers auch das Überbordwerfen von Waren zur Sicherung von Schiff und Ladung sowie den Waren innewohnende, schadensverursachende Mängel als Befreiungsgründe nach dem Common Law anerkannt (Ridley, S. 85ff.).

[240] Righetti, Responsabilità, S. 7f.; vgl. o. D I 1 b.

[241] Colinvaux, S. 1; Meckel, US Harter Act, S. 9; Sturley, 22 JMLC 1, 5 (1991) m.w.N.; Righetti, Responsabilità, S. 8.

[242] Sturley, 15 JMLC 1, 5 (1991).

[243] Righetti, Responsabilità, S. 9f. Nach den sog. insurance-clauses hatten die Seegüterbeförderer für versicherbare Schäden und Verluste nicht einzustehen.

[244] Carbone, Traffico Marittimo, S. 173f.

Insel die technische Entwicklung schon weiter fortgeschritten war. In dem Maße aber, in dem die kontinentaleuropäischen Staaten aufholten, fanden auch die Freizeichnungsregeln zunehmend Eingang in deren Seerecht[245]. Die innovative Kraft Englands in diesem Bereich war aber auch darauf zurückzuführen, dass sich mit Hilfe des richterlichen Gewohnheitsrechtes („judiciary law") ein von älteren und jüngeren kontinentalen Rechtsquellen beeinflusstes Sonderrecht nach den tatsächlichen Bedürfnissen des Seefrachtverkehrs bilden konnte[246].

Die schnelle Ausbreitung der Klauseln in England wie auch später auf dem Kontinent war Folge der Entwicklung von Großreedereien, deren wirtschaftliches Gewicht das der Ladungsbeteiligten immer mehr überwog. Deren aufkommender Widerstand hatte wenig Aussicht auf Erfolg, zumal die Reeder sich zu Verbänden zusammenschlossen, die schnell an Einfluss gewannen und für einheitliche Regeln sorgten[247]. Hatten nämlich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Reedereien die Versender zahlenmäßig noch überboten, so stand in der zweiten Hälfte eine unüberschaubare Vielzahl von Versendern mit ihren Waren den zu Großreedereien zusammengefassten vormals kleinen Reedern und Partenreedereien gegenüber. Der Versender hatte also plötzlich nicht mehr die gewohnte große Auswahl unter den Seebeförderern und verlor dadurch seine bestimmende Position bei Abschluss und Gestaltung der Seetransportverträge[248]. Mit Recht kritisierte daher Pappenheim[249], dass ein Gesetz, das die Rechtserzeugung dem Spiel der wirtschaftlichen Kräfte überlasse, indem seine Geltung aufgrund umfassender Abdingbarkeit nur noch auf dem Papier bestünde, zu einem Recht des Stärkeren führe. Der Grundsatz der Privatautonomie war nur noch Makulatur, so dass erste Streitigkeiten entstanden, in welchem Umfang die Befreiung von der

---

[245] Seyde, Haftungsbeschränkungen, S. 19. Das englische Recht diente dabei als Vorbild. Denn der technologische Vorsprung hatte zur wirtschaftlichen Vormachtstellung der englischen Handelsflotte geführt, so dass das Recht des Insel-Königreiches die anderen Seefahrernationen in ihrer rechtlichen Entwicklung beeinflusste (Meckel, US-Harter Act, S. 6; Götz, Haager Regeln, S. 15ff.).

[246] Wüstendörfer, Handbuch d. HandelsR, S. 14. Durch Aufnahme fremder Kultureinflüsse entwickelte sich eine dem Common Law selbständig gegenüberstehende lex mercatoria, zu der auch das Seerecht gehörte. Römische Rechtsgedanken, Inhalte der Jugements d'Oléron und des Wisbyschen Seerechts vermischten sich mit den aus der Übung des Seeverkehrs fließenden Anforderungen an ein zeitgemäßes Seehandelsrecht und wurden durch die Herausarbeitung leitender Grundsätze durch die englischen Richterkönige zu einer Rechtsmaterie typisch englischer Prägung (Wüstendörfer, a.a.O., S. 14; Wagner, SeeR, S. 51). Erst als das Common Law sich ausreichend gewandelt und fortentwickelt hatte, um auch die Besonderheiten des Handels hinreichend erfassen zu können, verlor die lex mercatoria und mit ihr das besondere Seerecht seine eigenständige Bedeutung (Wagner, a.a.O., S. 51).

[247] Lewis, Die neuen Konnossementklauseln, S. 12; Wüstendörfer, Studien, S. 67f.; Seyde, Haftunsbeschränkungen, S. 19, der den Begriff des Verfrachters noch im Sinne des Versenders verwendete.

[248] Wüstendörfer, Studien, S. 67 und 357ff.

[249] A.a.O., S. 5.

Haftung durch vertragliche Abreden möglich sein sollte[250].

Da die englischen Gerichte die mächtigen Großreedereien als Beförderer wie gesagt durch die Einräumung absoluter Priorität zugunsten des Grundsatzes „freedom of contract“ unterstützten, verfielen diese natürlich darauf, sich eine günstige Rechtsprechung durch Vereinbarung eines englischen Gerichtsstandes und der Anwendung englischen Rechts zu sichern[251]. Einen Rückschlag erlitten sie erst durch die richterrechtliche Ausbildung der sog. „implied conditions“. Darunter waren auch ohne ausdrückliche Vereinbarung - sozusagen wesensimmanent - geltende Vertragsbedingungen zu verstehen, die sowohl subjektive Verhaltensanforderungen (undertaking) als auch objektive Qualifikationsmerkmale des Leistungsobjektes sein konnten[252]. Für die Seebeförderer bedeuteten die implied conditions einerseits, dass sie jede Sorgfalt in Bezug auf das ihnen anvertraute Ladungsgut obwalten lassen mussten (undertaking), andererseits, dass sie ein see- und ladetüchtiges Schiff zu stellen hatten (warranty).

5. US Harter Act

Zur gleichen Zeit, als die Vormachtstellung der Engländer im Seefrachtverkehr entstand, wuchs in den USA das Bedürfnis nach Ladungskapazitäten, das sie selber mangels bedeutender eigener Schiffstonnage nicht decken konnten. Sie gerieten dadurch in immer größere Abhängigkeit zu den wenigen englischen Großreedereien, die im Liniendienst den Seehandel mit den USA unter sich ausmachten[253].

Die U.S.-amerikanischen Ladungsbeteiligten sahen sich ständig den Freizeichnungsklauseln der englischen Schiffsseite gegenüber. Sie erfuhren zwar insoweit teilweise Unterstützung von den heimischen Gerichten, die aufgrund eines engen Verständnisses der Privatautonomie dem Seebeförderer als Common Carrier im Sinne des amerikanischen Seehandelsrechts die Freizeichnung von der unabdingbaren Haftung für Fahrlässigkeit und der Pflicht, ein see- und ladetüchtiges Schiff zu stellen, nicht gestatteten[254]. In gleicher Weise kam ihnen die Ausbildung der implied conditions zugute. Aber zum einen wurde ihnen dieser Schutz von den europäischen, insbesondere den britischen Gerichten nicht

---

[250] Pappenheim, S. 478.

[251] Sturley, 22 JMLC 1, 10f. (1991); Meckel, US Harter Act, S. 9; Colinvaux, S. 4.

[252] Carver, Carriage of Goods, S. 18f., 76 (10. Aufl.); Righetti, Responsabilità, S. 9f.

[253] Schwarz, S. 22; Knauth, S. 120; Meckel, US Harter Act, S. 8; Colinvaux, S. 3; Stödter, S. 26; Wüstendörfer, Studien, S. 382.

[254] Schwarz, S. 22; Colinvaux, S. 1f.; Stödter, S. 26; Knauth, S. 119.

gewährt. Es entschieden also nicht alle Gerichte in ihrem Sinne; vielmehr betrachteten nicht einmal alle amerikanischen Gerichte die Klauseln im Einklang mit dem US-Supreme Court als unwirksam, sondern die New Yorker stellten sich auf den Standpunkt der Briten, was zu verstärkter Rechtsunsicherheit führte[255]. Besonders die Negligence-Klauseln wurden von europäischen Gerichten nicht beanstandet, während der US-Supreme Court dem öffentlichen Wohl den Vorzug gab und die Freizeichnung von der Haftung für schuldhaft herbeigeführte Schäden für unzulässig, weil „unreasonable" erklärte[256]. Zum anderen reagierten die Beförderer mit den genannten englischen Rechtswahl- und Gerichtsstandsklauseln.

Bestrebungen, international einheitliche Regelungen für eine hinsichtlich der beiderseitigen Interessen ausgewogene Befördererhaftung zu schaffen, schlugen immer wieder fehl[257] und die Freizeichnungsklauseln verbreiteten sich weiter ungehemmt. Dabei hatten diese ihre im Segelschiffzeitalter aus den kaum abwendbaren Gefahren der Seeschiffahrt resultierende Berechtigung mit zunehmender Technisierung verloren. Plötzlich dienten sie nicht mehr dem Schutz des Beförderers vor überobligationsmäßigen Haftungsrisiken. Vielmehr ermöglichten sie ihm, den wachsenden Forderungen nach einem immer schnelleren Transport durch ein reduziertes Maß an Sorgfalt nachzukommen[258]. Den fälligen Interessenausgleich sollte die Verabschiedung nationaler Gesetze schaffen[259]. Dabei nahmen die

---

[255] Knauth, S. 119; Colinvaux, S. 2; Seyde, Haftungsbeschränkungen, S. 22; Basedow, TranspV, S. 253; Sturley, 22 JMLC 1991, S. 5f.; Necker, S. 1. Die amerikanischen Gerichte griffen hart durch und unterwarfen die Klauseln selbst dann ihrer strengen Inhaltskontrolle, wenn die Parteien ausdrücklich die Anwendung des Rechtes eines anderen Staates vereinbart hatten (vgl. im Einzelnen Colinvaux, S. 2).

[256] Vgl. die Nachweise bei Basedow, TranspV, S. 253, dort Fnn. 28, 29. Ferner Colinvaux, S. 1f.

[257] Vgl. die Konferenzen der Association for the reform and codification of the law of nations - die spätere International Law Association (ILA) - in Liverpool 1882, Hamburg 1885 und London 1893 oder die Konnossementsbedingungen der Hamburger und Bremer Handelskammer von 1886, wobei letztere zumindest in Deutschland für Vereinheitlichung sorgten. S. auch die New York produce exchange bill of lading von 1884. Außerdem die Seerechtskongresse von Antwerpen (1885) und Brüssel (1888), die ein gemeinsames Gesetz für alle Staaten erarbeiten sollten (Näheres zum Ganzen bei Berlingieri, S. 98ff., Seyde, Haftungsbeschränkungen, S. 21f., Sturley, 22 JMLC 1, 7ff. (1991), Stödter, S. 23f., und Wüstendörfer, Studien, S. 379ff.; zum Inhalt der Bills of Lading vgl. Colinvaux, S. 5f.). Wegweisend für all diese Bemühungen war die zwischen den an der Suezkanalfahrt beteiligten Reedereien und britischen Im- und Exporthäusern ausgehandelte „Eastern Trade Bill of Lading". Diese enthielt als Kompromiss zwischen den Interessen der Ladungsseite und der Beförderer die Haftungsbefreiung für nautisches Verschulden und im Gegenzug die Haftung für nicht ordnungsgemäße Stauung und sonstige Behandlung der Ladung (Wüstendörfer, a.a.O., S. 379; Stödter, S. 21). Der Kompromissgedanke fand sich in Deutschland später im sog. „Einheitskonnossement", das 1912 unter Mitarbeit der Hamburger und Bremer Reedervereine auf Anregung des Vereins Deutscher Exporteure unter Zustimmung der Versicherungen fertiggestellt und Anfang 1913 von allen wesentlichen deutschen Großreedereien eingeführt wurde (vgl. im Einzelnen Domine, S. 10ff.).

[258] Astle, HHR, S. 6.

[259] Wüstendörfer, Studien, S. 382.

USA mit dem Erlass des Harter Act vom 13. Februar 1893 die Vorreiterrolle ein[260]. Dieser verband die grundsätzliche Aufrechterhaltung der Privatautonomie mit einzelnen kasuistischen Verboten der Freizeichnung[261]. Zum Schutz des Ladungsinteressenten als dem schwächeren Vertragspartner des Beförderungsverhältnisses verhinderte er die damals gängige Vereinbarung zu niedriger Schadensbegrenzungen und bildete einen der Ursprünge der modernen Inhaltskontrolle von Verträgen[262].

Dem Beförderer war es danach verwehrt, sich von der Haftung für sog. kommerzielles Verschulden, d.h. unsachgemäße Verladung, Stauung, Verwahrung, Betreuung und Ablieferung der anvertrauten Ladung (sect. 1 Harter Act[263]), durch entsprechende Klauseln in Konnossementen oder sonstigen Schiffspapieren zu befreien. Sect. 2 Harter Act[264] statuierte das Verbot der Haftungsfreizeichnung für Ladungsschäden, die daraus erwuchsen, dass die notwendigen Maßnahmen für die implied condition der Seetüchtigkeit nicht ergriffen worden waren oder das Schiff nicht ordnungsgemäß ausgerüstet, bemannt, verproviantiert oder ausgestattet worden war. Nicht der Ladungsinteressent hatte nachzuweisen, dass der Seegüterbeförderer kein seetüchtiges Schiff vorgehalten hatte und die Schäden oder der Verlust ohne die Seeuntüchtigkeit nicht eingetreten wären, sondern der Beförderer konnte sich ohne Nachweis, dass er das Schiff seetüchtig gemacht hatte, nicht auf den Schutz des Harter Act berufen[265].

Wurden aber die nötigen Vorkehrungen getroffen, um das Schiff seetüchtig zu machen, zu bemannen und auszurüsten, so führte dies nach sect. 3 Harter Act[266] zur Haftungsbefreiung bei Schäden oder Verlust, die auf Fehler oder Irrtümer bei der Führung des Schiffes oder Navigation zurückgingen - sog. nautisches Verschulden - oder die den Gefahren der See (bzw. sonstiger schiffbarer Gewässer), Naturereignissen, Handlungen von „public enemies“ bzw. der Beschaffenheit der Ware oder ihrer Verpackung zuzuschreiben waren. Außerdem befreiten Beschlagnahme, Handlungen und Unterlassungen des Versenders bzw. Eigentümers der Waren oder von deren Hilfspersonen von der Haftung für

---

[260] Neuseeland (Shipping and Seamen Act, 1903), Australien (Sea Carriage of Goods Act, 1904) und Kanada (Water Cariage of Goods Act, 1910) folgten.

[261] Seyde, Haftungsbeschränkungen, S. 22f. Umfassend zur Haftung des Beförderers nach dem US Harter Act Meckel, US Harter Act.

[262] Stangenberg, S. 14f.

[263] Der heutige § 190 (1988) im Appendix zum 46. Band des U.S. Codes.

[264] Heute 46 U.S.C. App. § 191 (1988).

[265] Colinvaux, S. 166f.; anders Righetti, Responsabilità, S. 12, Fn. 7.

[266] Heute 46 U.S.C. App. § 192 (1988).

Beschädigung oder Verlust. Gleiches galt schließlich, wenn diese aus der Rettung von Leben oder Sachen bzw. dem Versuch der Rettung auf See resultierten, auch wenn dafür eine Deviation vorgenommen wurde.

Auf diese Weise machte der Harter Act mit dem Mittel des strikten Freizeichnungsverbotes den Anfang mit der Festschreibung der Verschuldenshaftung. Denn andere Kodifikationen, die eine strengere Haftung des Seebeförderers aussprachen, fielen den Haftungsfreizeichnungen in Konnossementen zum Opfer, hatten also in der Rechtswirklichkeit keine Wirkung[267]. Daneben entsprach er der Rechtswirklichkeit, indem er Haftungsbefreiungen wie im Falle nautischen Verschuldens oder des Verhaltens des Versenders festlegte, die bereits gängige Praxis waren. Alles natürlich nur unter der Voraussetzung („precedent condition"[268]), dass der Beförderer seiner Verpflichtung zur Stellung eines seetüchtigen Schiffes nachgekommen war[269]. Andererseits führte er im transatlantischen Warentransport zur weiteren Ausbreitung von Haftungsbeschränkungsklauseln in Konnossementen, die sich im 19. Jahrhundert rasch entwickelten[270]. Denn deren Zulässigkeit wurde unter dem Regime des Harter Act von den amerikanischen Gerichten selbst bei „negligence" nicht in Zweifel gezogen, so dass die Beförderer hierin eine Möglichkeit sahen, ihre Haftung im zwingenden Bereich auf ein erträgliches Maß zu reduzieren[271].

Noch heute gelten die Vorschriften des Harter Act für jeden Transport von Gütern unter Ausstellung eines Konossementes zwischen U.S.-amerikanischen Häfen, für die Verfrachtung von ausländischen Häfen zu Häfen in den USA sowie umgekehrt[272]. Einen Höchsthaftungsbetrag legt der Harter Act nicht fest[273].

---

[267] Basedow, TranspV, S. 395.

[268] Carver, Carriage of Goods, S. 171.

[269] Colinvaux, S. 166f.

[270] Dazu u. 8.

[271] Vgl. nur die Nachweise bei Berlingieri, S. 232, Fn. 2, Colinvaux, S. 167, Fn. 12f., und Brunetti, a.a.O., II, S. 191, Fn. 1. S. auch Seyde, Haftungsbeschränkungen, S. 31. In England bestand unter den Gerichten diesbezüglich keine Einigkeit (vgl. Colinvaux, S. 167, mit Nachweisen zur engl. Rspr. in Fnn. 14f.).

[272] Vgl. insoweit den Wortlaut von 46 U.S.C. Appendix §§ 190-192 (1988). Daneben richtet sich die Haftung nach U.S. COGSA. Beide Regelungen verdrängen sich nicht gegenseitig, sondern ergänzen sich. Während nämlich der Harter Act negativ vorschreibt, die Verwendung welcher Klauseln bei der Freizeichnung im Konnossement unzulässig ist, gibt der COGSA positiv Rechte und Pflichten der Transportbeteiligten vor (Meckel, US Harter Act, S. 45).

[273] Dadurch entstand Streit, ob solche Haftungsbeschränkungen als nach dem Harter Act unzulässige Freizeichnung zu betrachten waren (Meckel, US Harter Act, S. 34, m.w.N.), vgl. schon o. Fn. 271.

6. Italien

In Italien trat am 1. Januar 1883 der an den französischen Code de Commerce angelehnte Codice di Commercio vom 2. April 1882 in Kraft. Dessen Seerecht, geregelt im II. Buch, ging wie die übrige Regelungsmaterie auf das napoleonische Vorbild zurück[274]. Auch das italienische Recht hatte dabei, ähnlich dem deutschen, die neuen Erfordernisse und Anforderungen des Seerechts an ein modernes Seegesetz außer Acht gelassen, die sich aus den Erfindungen des 19. Jahrhunderts und dem damit verbundenen Strukturwandel ergeben hatten. Denn der Seegüterbeförderer haftete auch nach dem Codice di Commercio umfassend bis zur Grenze der höheren Gewalt[275]. Dadurch kam es bereits um 1900 zu ersten Überlegungen, die seerechtlichen Kodifikation zu überarbeiten. Aber trotz etlicher Versuche gelang dies nicht[276]. Selbst der Entwurf eines Seegesetzes von 1925 wurde nicht mehr als ein weiterer erfolgloser Versuch[277].

Umso entscheidender sind daher auch im italienischen Recht zunächst die Fortentwicklungen im Bereich der Transportklauseln in Konnossementen und anderen Papieren, da, wie Brunetti[278] treffend feststellte, die Regelungen des Seetransportrechtes überwiegend außerhalb des Gesetzes zu finden waren. Brunetti war der Meinung, dass diese Situation in Italien darauf zurückzuführen gewesen sei, dass die immensen Umwälzungen auf dem technischen Sektor durch die Nutzbarmachung der Dampfkraft im Codice di Commercio noch keine Berücksichtigung finden konnten, weil dazu Erfahrungen hätten verarbeitet werden müssen, die erst in den letzten zwanzig Jahren vor Inkrafttreten des Gesetzes gemacht worden waren[279]. Der Erlass des Gesetzes kam seiner Ansicht nach einfach zu früh.

Materiell wurde dem Seebeförderer die Berufung auf Haftungsfreizeichnungen bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit in der Regel untersagt[280]. Gemäß dem Grundsatz, dass derjenige der die Ausführung von

---

[274] Wagner, Handbuch d. SeeR, S. 85. Daneben gab es den Codice per la Marina Mercantile vom 25. Juni 1865, revidiert durch Gesetz vom 24. Mai 1877, sowie einige Spezialgesetze, die neben dem II. Buch des Codice di Commercio das Seerecht regelten. Die italienische Rechtslage war auf dem Gebiet des Seerechts infolgedessen von unsystematischer Bruchstückhaftigkeit (Fiorentino, S. 13; Sandiford, S. 37; Manca, S. 1).

[275] Sandiford, S. 143.

[276] Fiorentino, S. 13f.

[277] Fn. wie vor.

[278] Diritto Marittimo Privato, S. 2.

[279] Brunetti, Diritto Marittimo Privato, S. 3f.

[280] Eingehend Dominedò, S. 222ff.; vgl. auch Scorza, S. 119.

Verrichtungen zur Erfüllung vertraglich übernommener Verpflichtungen auf Dritte übertrage, damit inzident zu erkennen gebe, dass er für deren Verhalten einstehen wolle, sollte ihm nicht nur sein eigenes qualifiziertes Verschulden, sondern auch das seiner „ausiliari“ (= Hilfspersonen), insbesondere der „preposti“ (= Leiter), zum Nachteil gereichen[281]. Die Durchbrechung der Freizeichnungen bei qualifiziertem Gehilfenverschulden wurde jedoch nicht als zwingend angesehen. Zum einen sollte es den Parteien kraft einvernehmlicher ausdrücklicher Vereinbarung, dass der Beförderer nicht für seine Gehilfen einstehen solle und wolle, möglich sein, diese Rechtsfolge zu umgehen, solange er die Hilfspersonen sorgfältig auswähle. Zum anderen wurde auf die Weisungsabhängigkeit des „preposto“ vom Geschäftsherrn abgestellt. Je eigenständiger jener handeln könne, desto weniger müsse sich der Beförderer sein Verhalten zurechnen lassen. Hiergegen wurde allerdings das Argument vorgebracht, dass gerade in diesen Fällen die Einstandspflicht des Beförderers zur Verhütung von Transportschäden besonders wesentlich sei[282].

Ebenfalls umstritten war, ob die sich im Laufe des 19. Jahrhunderts ausbildenden summenmäßigen Haftungsbegrenzungen in Konnossementen[283] bei schwerem Verschulden sowohl des Seegüterbeförderers selbst als auch seiner Hilfspersonen Gültigkeit behalten sollten. Der Codice di Commercio enthielt noch keine Haftungslimits, so dass sie durch Konnossementklauseln vereinbart werden mussten[284]. Ihre Zulässigkeit an sich wurde nicht in Zweifel gezogen[285]. Die Rechtsprechung und ein Teil der Literatur[286] setzten insoweit voraus, dass kein schweres Verschulden vorliegen dürfe und das Gleichgewicht zwischen den beiderseitigen Leistungspflichten nicht gestört würde[287]. Insbesondere dürfe eine derartige Klausel nicht dazu führen, dass der Seegüterbeförderer sich seinen wesensmäßigen vertraglichen Verpflichtungen entziehe. Außerdem sei die Klausel immer dann unwirksam, wenn sie sich wie eine verdeckte, weil in

---

[281] Dominedò, S. 223.

[282] Dominedò, S. 424f.

[283] Vgl. dazu u. 8 und E III 3 b (2).

[284] Argan, Dir. Mar. 1955, 177 (178).

[285] Cass., 18.10.1924, Dir. Mar. 1925, 79, und 2.03.1927, Dir. Mar. 1927, 42; App. Genova, 23.12.1910, Dir. Mar. 1911, 22, und 20.03.1925, Dir. Mar. 1925, 353; Brunetti, a.a.O., II, S. 191.

[286] Cass., 15.06.1939, Riv. dir. nav. 1940 II, 316; Cass., 18.12.1942, zit. nach Dominedò, S. 221; App. Genova, 13.12.1940, Dir. Mar. 1942, 214; Carbone, Responsabilità, S. 158f.; Scorza, S. 131f.; Berlingieri, S. 232, Fn. 2.

[287] Teilweise wurden Haftungsbegrenzungen von der italienischen Rechtsprechung für unwirksam gehalten, wenn der Ladungswert im Konnossement allein zwecks Bestimmung der Frachtrate angegeben worden war und nicht der niedrigste Frachttarif angewendet wurde (App. Genova, 24.07.1925, Foro it. 1925, voce Noleggio, Nr. 142; ders., 12.01.1925, Foro it. 1925, voce Noleggio, Nr. 127)

Form einer Haftungsbeschränkung gefasste, Haftungsfreizeichnung auswirke[288]. Nach der Gegenauffassung[289] sollte eine Durchbrechung der Haftungsschranken selbst bei qualifiziert schuldhaftem Verhalten nicht in Betracht kommen, da ein sorgloser Umgang des Beförderers mit dem Gut und damit mit seinen Erfüllungsverpflichtungen nicht befürchtet wurde. Zudem habe eine ausgewogene Risikoverteilung der gegenseitigen Leistungspflichten durch niedrige Frachtraten abgesichert werden können.

7. Skandinavien

Neben dem deutschen Seerecht, das im Handelsgesetzbuch neu geordnet worden war, erfuhr auch das Seerecht der skandinavischen Länder um 1900 eine Neuregelung. Das schwedische Seegesetz von 1891, das dänische Seegesetz von 1892 sowie das norwegische Seegesetz von 1893 wichen nur in Einzelheiten voneinander ab. Denn sie waren aufgrund gemeinsamer Entwürfe entstanden, die sich das deutsche Seerecht des ADHGB zum Vorbild genommen hatten[290]. In Norwegen löste das neue Seegesetz das vom Code de Commerce beeinflusste erste rein norwegische Seegesetz von 1860 ab. Es hatte sich gezeigt, dass dieses aufgrund der raschen Entwicklungen des 19. Jahrhunderts bald überholt war[291]. Ähnliches lässt sich für das schwedische Seegesetz von 1891 sagen, da sich dieses neben dem ADHGB auch am norwegischen Gesetz von 1860 orientiert hatte[292]. Da in Dänemark weiterhin im wesentlichen die Bestimmungen des Danske Lov von 1683 galten, wurde in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts in allen drei Staaten eine Revision des Seerechts erwogen, die auf Drängen der Dänen zu einer untereinander abgestimmten Fassung der neuen Gesetze führte.

§ 7 I Skand. SeeG besagte als Grundregel im Seerecht, dass der Seegüterbeförderer Ersatz zu leisten hatte, wenn der Schaden ihm selbst zuzurechnen war. Gleiches folgte schon aus allgemeinen Grundsätzen des damaligen skandinavischen Haftungsrechts[293]. Die Einstandspflicht für seine Hilfspersonen traf den

---

[288] Scorza, S. 132.

[289] Dominedò, S. 226f.

[290] Coing-Dübeck, Regner und Sandvik, Handbuch der neueren Privatrechtsgeschichte III 4, S. 99, 286 und 407; Boyens, Das Deutsche Seerecht I, S. 16. Vgl. ausführlich zur Entstehungsgeschichte auch Pappenheim/Johanssen, S. IXff.

[291] Sandvik, a.a.O., S. 407.

[292] Regner, a.a.O., S. 286.

[293] Bentzon, S. 246.

Seegüterbeförderer ebenfalls nach den allgemeinen Vorschriften, in Dänemark z.B. nach der 3-19-2-Regel des Danske Lov[294]. Das Seerecht folgte diesem Grundsatz in den §§ 7 II, 8 und 59 Skand. SeeG, wonach der Beförderer für Schäden aufgrund von Fehlern und Versäumnissen des Kapitäns und der Mannschaft bei der Erfüllung der transportvertraglichen Pflichten Ersatz zu leisten hatte. Darunter fielen auch von ihnen begangene Diebstähle. Diebstähle durch unabhängige Dritte musste sich der Seegüterbeförderer dagegen nur zurechnen lassen, wenn Kapitän und Mannschaft schuldhaft ihre Pflichten bei der Ladungsfürsorge verletzt hatten, indem sie die Tat nicht verhinderten[295].

Nach § 142 I des norwegischen und ebenso des dänischen Seegesetzes hatte der Seebeförderer im Sinne der Rezeptumshaftung „für alle Beschädigung und Verminderung“[296] an Ladungsgütern in seiner Obhut Ersatz zu leisten, soweit er kein „Seeunglück“, keine „Aufbringung oder einen anderen Unglücksfall“ als Ursache nachweisen konnte und der Schaden von Kapitän und Mannschaft nicht abgewendet werden konnte[297]. Die Aufzählung der entlastenden Tatsachen wurde im dänischen und norwegischen Seerecht als beispielhaft angesehen. Aus dem Merkmal der Unabwendbarkeit des Schadens für Kapitän und Mannschaft wurde gefolgert, dass der Schaden nur bei Verschulden zuzurechnen war und ein strenger Maßstab bei der gerichtlichen Prüfung anzulegen war, ob die Besatzung ihre Pflichten sorgfältig erfüllt hatte. Ansonsten wäre diese zusätzliche Voraussetzung neben den Entlastungstatsachen nämlich überflüssig gewesen[298]. Aus der Norm ergab sich ferner die Einstandspflicht für Versäumnisse der Hilfspersonen. Daneben fand sich in § 142 die aus dem ADHGB bekannte Aufzählung von Schadensursachen, die in der Beschaffenheit der Sache ihren Ursprung hatten[299], so dass der Beförderer für daraus resultierende Schäden nicht einzustehen hatte. Gemäß § 142 II musste er wie nach Art. 607 II ADHGB für Ladungsschäden, die durch Seeuntüchtigkeit oder Ausrüstungsmängel des Schiffes entstanden waren, nur dann nicht haften, wenn er die Missstände trotz gehöriger Sorgfalt nicht hatte aufdecken können. Dem lag zugrunde, dass der Beförderer sein Schiff kennen muss, während die Ladungsseite keine Möglichkeit hat, sich hierüber eine eigene Meinung zu bilden[300].

---

[294] Vgl. C I 5. Bentzon, S. 245.

[295] Grundtvig, S. 102.

[296] Das schwedische Seegesetz nennt daneben noch ausdrücklich den „Verlust“ der Ware (vgl. Pappenheim/ Johanssen, S. 78, Fn. 1).

[297] Vgl. die deutsche Übersetzung bei Pappenheim/Johanssen, S. 78.

[298] Bentzon, S. 255; Grundtvig, S. 99f.; Platou, S. 310.

[299] S.o. 3 a.

[300] Bentzon, S. 261.

Ebenfalls wie im ADHGB war die Haftung aus den vorgenannten Normen in allen drei Ländern gem. §§ 149, 200, 201 des jeweiligen Landesgesetzes auf den Marktwert der Ware in unbeschädigtem Zustand am Bestimmungsort begrenzt. Konnte der Ladungseigentümer jedoch nachweisen, dass der Schaden durch Versagen, Unachtsamkeit oder Versäumnisse des Kapitäns oder der Mannschaft verschuldet worden war, so hatte er nach § 8 Skand. SeeG Anspruch auf Ersatz des gesamten Schaden[301].

Konnossementklauseln, die den Erstattungsbetrag einschränkten, sollten grundsätzlich gültig sein. Jedoch wurde eine Grenze gezogen, wenn die Klausel den Ersatzbetrag so niedrig ansetzte, dass sie in Wirklichkeit einer verdeckten vollständigen Freizeichnung gleichkam. Wäre eine offene Parteivereinbarung unter denselben Umständen ungültig gewesen, so sollte dies für die verdeckte Freizeichnung ebenfalls gelten[302]. Für eigene vorsätzliche Handlungen sollte der Beförderer sich im Gegensatz zu eigenen grob fahrlässigen und qualifiziert schuldhaften Handlungen seiner Hilfspersonen gleichfalls nicht freizeichnen können[303].

Hinsichtlich der Freizeichnungsklauseln in Konnossementen war im dänischen Recht einhellig anerkannt, dass der Haftungsausschluss für die vorsätzliche Schadensherbeiführung durch den Beförderer unwirksam war, die Freizeichnung in Bezug auf sein eigenes fahrlässiges Verhalten sowie das Verschulden des Kapitäns und der Schiffsbesatzung dagegen zulässig war[304]. Die zunehmende Freizeichnung seitens der Beförderer führte 1903 jedoch zu der Forderung aus den Reihen der Kaufmannschaft nach einem eigenen „skandinavischen Harter Act“. Dem standen aber Bedenken entgegen, die die Konkurrenzfähigkeit der skandinavischen Seebeförderer im Verhältnis zu ihren ausländischen Kollegen unter dem Regime eines Gesetzes, das die Freizeichnungsmöglichkeiten einschränkt, betrafen[305].

8. Entwicklung von summenmäßigen Haftungsbeschränkungen

Neben den Haftungsbefreiungen kamen im 18. Jahrhundert auch die ersten Haftungsbeschränkungen auf.

---

[301] Platou, S. 320; Grundtvig, S. 107.

[302] Knoph, S. 245. Dies entsprach der h.M. in Italien zu klauselmäßigen Haftungsbeschränkungen (vgl. o. 6).

[303] Klaestad, S. 111.

[304] Grundtvig, S. 157.

[305] Grundtvig, S. 161f.

In England wurde im Gesetz von 1734 die Summe des von einem britischen Schiff zu ersetzenden Schadens der Höhe nach beschränkt, was sich in den verschiedenen Merchant Shipping Acts fortsetzte und nach britischem Recht heute für Schiffe aller Nationalitäten gilt[306]. Die Grenzen gingen darauf zurück, dass die Beförderer die Bereitschaft der Ladungsbeteiligten erkannten, bei höherwertiger Ladung höhere Frachten zu zahlen. Im Transportwesen entstand der Werttarif. Daher hatten die Güterbeförderer ein Interesse, den Warenwert zu kennen. Aufgrund ihrer Einstandspflicht bis zum vollen Wert der Güter war es für sie aber auch notwendig, dass dieser vom Versender deklariert wurde, um vor dem Ersatz überraschender Folgeschäden geschützt zu sein. Ferner sollte der Praxis der Versender entgegengewirkt werden, immer größere Kolli zusammenzustellen. Denn in einigen Häfen wurden Gebühren nicht nach dem Gewicht, sondern nach der Zahl der Stücke verlangt. Die großen Einheiten stellten für den Beförderer aufgrund ihres Wertes ein erhebliches Haftungsrisiko dar. Bei Verlust oder Beschädigung konnte in der Folge daher nur in Höhe des angegebenen Wertes Schadenersatz verlangt werden[307]. Durch den Wert der Güter wurde mithin nicht allein der Frachttarif festgelegt, sondern die Wertangabe hatte darüber hinaus bei Schadenersatzansprüchen die Funktion einer Haftungsgrenze[308].

Bei durchschnittlichem Frachtentgelt wurde eine Standardhaftung gewährt, während der Beförderer bei Wertdeklaration eine umfassende Haftung versprach. Für die Ladungsseite bedeutete die Vermeidung der gleichmäßigen Umlegung der verschiedenen Risikoklassen, dass nicht durchweg ein erhöhtes Beförderungsentgelt zu zahlen war, sondern nur bei hochpreisigen Waren. Dem Beförderer kam die Kalkulierbarkeit des Haftungsrisikos entgegen[309]. Das Haftungsrisiko des Beförderers und der Warenwert wurden in ein angemessenes Verhältnis zueinander gesetzt, wobei dem Wareneigentümer als Nebeneffekt noch ein Mindestschutz garantiert war.

Die Eisenbahnen, die mit zunehmendem Massenverkehr vom System der Wertdeklaration des einzelnen Gutes zur Angabe von Güterklassen, in denen Waren von vergleichbarem Wert zusammengefasst waren, übergingen, begannen in Deutschland schon 1840 damit, Haftungshöchstbeträge festzulegen, die Schadenersatzansprüche der Höhe nach begrenzten, soweit der Wert nicht angegeben worden war. So

---

[306] Ridley, S. 158. Heute gilt insoweit Art. 503 MSA 1894, i.d.F. des MSA 1958, s.u.

[307] Wurde der wahre Wert der Ladung verschleiert, riskierte der Versender den Verlust seiner Ersatzansprüche bei Schädigungen und musste zudem Straffrachten zahlen.

[308] Vgl. ausführlich zum Ganzen Basedow, TranspV, S. 408f.; Pohlhausen, S. 30ff.; Brunetti, a.a.O., II, S. 191f.

[309] Knöfel, S. 318.

enthielt das erste Reglement des Vereins deutscher Eisenbahnen von 1850 Haftungshöchstsummen[310]. Im englischen Recht sah der Carriers' Act von 1830 in § 1 vor, dass die Haftung des Common Carrier 10 Pfund pro Paket oder Stück nicht überschreiten sollte, eine Regelung die für die Eisenbahnen noch heute gilt, die aber nur jegliche Form von Landtransport erfasste, während der Seetransport ausdrücklich ausgenommen war[311].

Nach dem sich herausbildenden System traf die uneingeschränkte Haftung den Beförderer mithin nur bei Zahlung eines erhöhten Beförderungsentgelts, das Folge der ausdrücklichen Wertdeklaration war. Hierin liegen die ersten Vorläufer der späteren Regelung in Art. IV § 5 HR[312].

Im Seegütertransport kamen zeitgleich mit dem Eisenbahnrecht formularmäßige Beschränkungen auf, um den Haftungsumfang insbesondere bei wertvollen Gütern durch Standardisierung auf ein akzeptables Maß zu begrenzen. Derartige Klauseln beschränkten die Haftung auf einen bestimmten Betrag je Stück oder Gewichts- bzw. Raumeinheit. Sogar die Kombination der verschiedenen Bemessungsgrundlagen war anzutreffen, wie auch die Beschränkung auf die Höhe des Beförderungsentgelts. Die Beschränkung bedeutete eine materielle Einschränkung des Haftungsumfanges und war nicht Vertragsstrafe, sondern Begrenzung des gesetzlich geschuldeten Schadenersatzes. Die Haftungsgrenze erleichterte wegen der Typisierung die Abfertigung der Gütersendungen. Dem Beförderer wurde die Berechnung seines Haftungsrisikos erleichtert und den Absendern ein standardisierter Risikozuschlag auferlegt[313]. Neben der Erwartung geringerer Transportkosten wegen sinkender Versicherungsprämien wurde der Schutz des Beförderers vor unverhältnismäßig hohen Ersatzansprüchen, die die Wirtschaftlichkeit seines Unternehmens in Frage stellen könnten, als Vorteil gesehen, während eine Beeinträchtigung der Transportsicherheit nicht befürchtet wurde. Denn der Konkurrenzdruck und die Gefahr, wegen zu vieler Haftungsfälle ohne Gewinn zu arbeiten, wurden als ausreichende Prävention angesehen[314].

Aber erst als ausgehend vom US Harter Act die Freizeichnungsklauseln der Beförderer immer mehr

---

[310] Pohlhausen, S. 45f.; Basedow, TranspV, S. 409.

[311] Carver, S. 216; Selvig, Unit Limitation, S. 19.

[312] Basedow, TranspV, S. 409f. Zu Art. IV § 5 HR vgl. u. E III 2 u. 3.

[313] Seyde, a.a.O., S. 82, der als Folge eine Verbilligung der Transportkosten durch sinkende Versicherungsprämien des Beförderers sieht, weil die Versicherungskosten „ihrer Unwirtschaftlichkeit mehr oder weniger beraubt" würden (a.a.O., S. 84).

[314] Seyde, a.a.O., S. 84f.

zurückgedrängt wurden, erlangten die Haftungshöchstsummen besondere Bedeutung[315]. Denn nach dem Harter Act waren sie im Gegensatz zu jenen weiterhin zulässig[316]. Das führte zwangsläufig zu steigender Beliebtheit der Haftungsgrenzen auf Seiten der Carrier, die einen Ersatz für die Freizeichnungsklauseln suchten. Daher enthielten die dem Harter Act unterfallenden Konnossemente üblicherweise eine Bestimmung, wonach der Beförderer nur bis zu „$ 100 per package" haften sollte[317]. Zuvor hatte bereits der Modellentwurf eines Konnossements der International Law Association aus dem Jahre 1882 die Bestimmung enthalten:

> „Das Schiff ist nicht verantwortlich für Gold, Silber, Edelmetall, Geld, Dokumente, Juwelen, Kunstwerke oder andere Gegenstände, sofern deren Wert 2000 Mark per Kollo übersteigt, es sei denn, dass darüber Konnossement mit ausdrücklicher Wertangabe gezeichnet und ein besonderes Übereinkommen getroffen worden ist."[318]

Im britischen Merchant Shipping Act von 1894[319] fand sich in s. 503 ss. 1 u.a. für Ladungsschäden oder Verluste eine Haftungsbegrenzung auf 1.000,- Goldfranken pro Tonne Gewicht des Schiffes. Diese Beschränkung galt jedoch nur „without their actual fault or privity"[320]. Rührte der Schaden von einer Handlung oder Unterlassung her, auf die sich „fault or privity" bezogen, wurde die Beschränkung durchbrochen[321]. Begünstigte Person der Haftungsgrenze war ursprünglich einzig der Schiffseigentümer.

---

[315] Wüstendörfer, Studien, S. 392, 594f.; Basedow, TranspV, S. 409; Stödter, S. 13ff.; Selvig, Unit Limitation, S. 17; Brunetti, a.a.O., II, S. 191f.; Seyde, a.a.O., S. 38; Pappenheim III, S. 492.

[316] The Ansaldo San Giorgio I v. Rheinstorm Bros. Co., 294 U.S. 494, 496ff. (1935); Berlingieri, S. 232, Fn. 2, mit Nachweisen aus der amerikanischen, italienischen und deutschen Rechtsprechung. Der Entwurf einer Bestimmung über die Unzulässigkeit solcher Klauseln in sect. 1 wurde bei der Erarbeitung des Harter Act vom Senat gestrichen (Pappenheim III, S. 493, Fn. 1).

[317] Selvig, Unit Limitation, S. 17, 24. Eine ähnliche Funktion hatten auch im Seegüterverkehr gesetzliche Schadensberechnungsklauseln übernommen, die die Höhe des Schadens nach dem Wert des Gutes am Bestimmungsort zur Zeit der geplanten Ablieferung bemessen sehen wollten. Genauso wirkten in Standardverträgen vereinbarte Wertklauseln in Form der sog. valuation clauses oder invoice-value clauses.

[318] Vgl. Art. 5 der Hamburger Frachtbedingungen von 1885: 100 Pfund Sterling (Hamburg Rules of Affreightment; Lewis-Boyens, S. 384).

[319] Text bei Scrutton, S. 480.

[320] Zu diesem Begriff vgl. Paterson Steamships vs. Robin Hood Mills (1937) 58 Ll.L. Rep. 33; Groen vs. The „England" (Owners) (1973) 1 Ll.Rep. 373.

[321] Paterson Steamships vs. Robin Hood Mills, (1937) 58 Ll.L.Rep. 33 (39); Scrutton, S. 480, Fn. 27.

Später erfolgte durch s. 3 ss. 1 des Merchant Shipping Act von 1958[322] aber eine Ausweitung auf „charterer and any person interested in or in possession of the ship, and, in particular, any manager or operator of the ship“. Charterer, Reeder und Ausrüster wurden also dem Eigentümer gleichgestellt. Wo der „owner“ keine natürliche Person war, mussten „fault or privity“ in der Person vorliegen, die „really the directing mind and will of the corporation, the very ego and centre of the personality of the corporation“[323] war. Eine Verfehlung der Crew wurde dagegen nicht für ausreichend gehalten, die Begrenzung zu überwinden[324].

Da die Wirksamkeit der Haftungsbegrenzungen in den Konnossementen unter dem Regime des Harter Act von den Gerichten der meisten Staaten nicht in Zweifel gezogen wurde, wurde mit § 8 des Canadian Carriage of Goods on Water Act von 1910 eine gesetzliche Beschränkungsregel geschaffen[325], die zum unmittelbaren Vorbild des Art. IV § 5 HR wurde[326]. Als unzulässig wurde für den Anwendungsbereich des BGB wegen dessen § 276 II dagegen der Haftungsausschluss im Voraus für Vorsatz des Beförderers angesehen[327].

III. Zusammenfassung

Der Überblick über die geschichtliche Entwicklung der Beförderer haftung zeigt deutlich, dass keine Regelung losgelöst von ihren Vorläufern betrachtet werden kann. Immer wieder kam es in der Zeit vom römischen Reich bis heute zu Nachbildungen früherer Gesetze und Kodifikationen. Gedanken, die sich bewährt hatten wurden übernommen, und zwar nicht nur in derselben Region bzw. im selben Staat, sondern auch über Gebietsgrenzen hinaus. Allein technologische Neuerungen und gesellschaftliche Umwälzungen verbunden mit neuen wirtschaftlichen Konstruktionen haben über die Jahrhunderte hinweg zur Novellierung der Beförderer haftung geführt, die sich aber letzten Endes immer mit Feinheiten wie

[322] Text bei Scrutton, S. 483.

[323] Haldane L.C., Lennard’s Co. vs. Asiatic. Co. (1915) A.C. 707 (713).

[324] Gaskell, S. 168.

[325] Berlingieri, S. 232, Fn. 2, und S. 233; Selvig, Unit Limitation, S. 24; Brunetti, a.a.O., II, S. 191. Später wurde auch in den neuseeländischen Sea Carriage of Goods Act 1922 eine entsprechende Klausel aufgenommen (Berlingieri, S. 233).

[326] Brunetti, a.a.O., II, S. 191. Nach einigem Hin und Her während der Vorarbeiten zu den Haager Regeln, die in einer Entwurfsfassung Abweichungen zum kanadischen Vorbild aufwiesen, wurde in Art. IV § 5 HR im wesentlichen der Inhalt von § 8 kan. COGWA übernommen (vgl. ausführlich Selvig, Unit Limitation, S. 24ff.).

[327] Pappenheim III, S. 492f., der die Einschränkung der Beförderer haftung durch Begrenzungsklauseln dort, wo Freizeichnungen verboten waren, ebensowenig zulassen wollte.

Verschuldensfragen oder Beweislastverteilungen auseinandersetzten. Den Grundgedanken der Haftung für übernommenes Gut und der Einstandspflicht für Gehilfen ließen sie unangetastet. Der Seebetrieb ist in seiner rechtlichen Ausgestaltung, und damit insbesondere hinsichtlich der Haftungsfragen, immer ein Produkt der jeweils herrschenden wirtschaftlichen, technischen und kulturellen Rahmenbedingungen gewesen.

Jede Regel ist daher im Gesamtgefüge von Erfahrungen, Zweckmäßigkeitserwägungen, technischen und rechtspolitischen Entwicklungen sowie nicht zuletzt sozialpolitischen Zusammenhängen zu untersuchen. Eine isolierte Betrachtung würde den Blick für wesentliche Hintergründe aus der Geschichte der Seefahrt vernachlässigen, so dass bei der Frage nach dem Einstehen des Beförderers für Verschulden von Hilfspersonen bei der Überwindung von Haftungsbeschränkungen nach HGB, HVR und HHR die Vorläufer keinesfalls außer Acht bleiben können.

E Die Haager Regeln

Die wirtschaftliche Situation, die zum Erlass des US Harter Act von 1893 geführt hatte, verkehrte sich nach dem ersten Weltkrieg in ihr Gegenteil. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts stand den wenigen Großreedereien auf der Ladungsseite eine Vielzahl von Versendern gegenüber, zu deren Schutz die USA als Land mit überwiegenden Ladungsinteressen die Beschränkung der Haftungsfreizeichnungen der Schiffsseite suchten. Das Ergebnis war der US Harter Act[1]. Nach Kriegsende gab es dagegen aufgrund des infolge eines weltweiten Protektionismus und der Verschiebung der Warenströme gesunkenen Welthandelsvolumens bei gleichzeitiger Vergrößerung der Welthandelsflotte ein Überangebot an Ladungskapazitäten[2]. Die Konsequenz war eine stärkere Machtposition der Ladungsinteressenten im internationalen Seehandel, die eine internationale Vereinheitlichung ermöglichen sollte[3]. Die Ladekapazitäten der internationalen Großreedereien waren nicht ausgelastet. Die Seebeförderer rutschten in die andienende Rolle und konnten die rechtlichen und tatsächlichen Abläufe des Seehandels nicht mehr nach Belieben bestimmen, sondern mussten sich den Wünschen der Ladungsinteressenten sowie Versicherer unterordnen[4]. Diese Tendenz hatte sich bereits vor dem ersten Weltkrieg angedeutet[5]. Waren vorangegangene Projekte zur internationalen Rechtsangleichung vor dem ersten Weltkrieg, insbesondere der Code International de l'Affrètement der International Law Association und des Comité Maritime International, noch ohne Erfolg geblieben[6], konnte mit dem „Internationalen Abkommen zur

---

[1] Bonelli, S. 159ff. Vgl. dazu o. D III 4 u. 5.

[2] Schaps/Abraham, Anh III § 663b, Rn. 2; Markianos, Übernahme der Haager Regeln, S. 25; Stödter, S. 34ff. Puttfarken, SeehandelsR, S. 51, sieht die stärkere Position der Verladerseite bereits um 1900 als gegeben an und nennt als Beispiel für deren Diktat bei der Vertragsgestaltung die „Hamburger Nitrat-Charter".

[3] Sweeney 22 JMLC 1991, S. 515f.; Stödter, S. 40f.; Markianos, a.a.O., S. 25; Stachow, S. 5.

[4] Stödter, S. 38, 40f. Stödter spricht treffend davon, dass nun der Reeder die Ladung suche, nicht der Befrachter das Schiff.

[5] Wüstendörfer, Studien, S. 385, 599.

[6] Vgl. hierzu ausführlich Stödter, S. 21ff.; Wüstendörfer, Studien, S. 381ff.; Colinvaux, S. 5f. Vgl. ferner o. D, Fn. 257, zu den ersten erfolgreichen Vereinbarungen über einen Interessenausgleich in der Eastern Trade Bill of Lading. Diese fand Nachahmung in der New York Produce Exchange Bill of Lading von 1883 und der General Produce Mediterranean Black Sea and Baltic Steamer Bill of Lading von 1885 (Knauth, S. 119; Stödter, S. 21). Hierbei handelte es sich allerdings um Standardkonnossemente, die ohne staatliche Unterstützung ausschließlich von der Wirtschaft (Seeversicherer, Versender und ILA) ausgehandelt worden waren. Von der ILA wurde 1882 in Liverpool ein Standardkonnossement beschlossen, das durch die Hamburg Rules of Affreightment 1885 verschärft wurde und erstmals eine Haftungsbegrenzung auf 100 Pfund Sterling je Packung vorsah. Die dort gewählte Risikoverteilung stieß im Lager der Reeder auf so heftigen Widerstand, dass sie in der Praxis weitgehend leerlief (Stödter, S. 23f.; Astle, HHR, S. 6f.; Gramm, Dt. SeefrachtR, S. 73). Nach dem Vorbild der Eastern Trade Bill of Lading sollte nach diesen Konnossemtenbedingungen der Seebeförderer für Seetüchtigkeit und Ladungsfürsorge

Vereinheitlichung der Regeln über Konnossemente“ zu Brüssel ein für die folgenden Jahrzehnte bis heute richtungsweisendes Übereinkommen getroffen werden. Dieses am 25.8.1924 unterzeichnete Abkommen, nach dem Ort der Konferenz der International Law Association von 1921, auf der der Entwurf des Abkommens ausgearbeitet wurde, Haager Regeln genannt, schaffte den lange angestrebten internationalen Ausgleich zwischen den gegenläufigen Interessen von Versendern und Reedern[7]. Hier findet sich der zum Vorbild gewordene Kompromiss des US Harter Act wieder, wonach der Beförderer unter Beibehaltung der Freizeichnungsmöglichkeiten nach dem Common Law das Risiko für kommerzielles Verschulden, die Ladungsseite für das nautische Verschulden zu tragen hat[8].

Das Unterfangen konnte nur glücken, weil sich alle Betroffenen an einen (Verhandlungs-)Tisch setzten, um eine den neuen Wirtschaftsstrukturen gerecht werdende Lösung zu erarbeiten. Dem Ausgleichsstreben kam dabei zugute, dass alle Seiten ihren Anteil am Regelungswerk haben wollten, um nicht am Ende Rechtsänderungen hinnehmen zu müssen, die ihre Position im Seehandel stark beeinträchtigten. Auf Reederseite half insoweit die Kompromissbereitschaft der marktbeherrschenden Briten bei der Findung eines ausgewogenen Abschlusses, weil diese nach dem Krieg ihren Dominions gegenüber in der Schuld standen. Diese hatten Großbritannien im Krieg unterstützt, weil ihnen eine Verbesserung ihrer Handelssituation zugesagt worden war, und wollten nun in den Verhandlungen mangels eigener Handelsflotte von Relevanz ihre Export- und Ladungsinteressen vertreten wissen, was die Briten zu weitreichenden Zugeständnissen zwang[9]. Um ihre eigene Flotte bei dem Versuch, eine einheitliche Regelung des Seetransports unter Konnossement zu treffen, nicht konkurrenzunfähig zu machen, versuchten die Engländer einen internationalen Vertragsschluss zu forcieren[10]. Das Imperial Shipping Committee hatte einen Vorschlag nach dem Vorbild des kanadischen Carriage of Goods on Water Act zur Behandlung der Konnossementfreizeichnungen erarbeitet, der als Vorlage für den ILA-Entwurf diente

---

(sog. kommerzielles Verschulden) unbedingt haften, während nautisches Verschulden und „acts of God, perils of the sea, restraint of Princes, Rulers and People“ ihn befreiten (Heyck, S. 110; Stödter, S. 23f.).

[7] Markianos, a.a.O., S. 26; Knauth, S. 118ff. Die ILA ist eine nichtstaatliche Organisation, 1873 gegründet, die sich aus einer großen Zahl von Mitgleidern, u.a. Juristen und Kaufleuten, zusammensetzt und unter Mithilfe der Handelskreise um praxisnahe Einheitsregelungen auf dem Gebiet des internationalen Handels- und Transportrechts bemüht ist (vgl. ausführlich Kropholler, S. 86ff.).

[8] Wüstendörfer, NSHR, S. 267.

[9] Diamond, LMCLQ 1978, 225 (227); Richter-Hannes, HHR, S. 14f.; Markianos, a.a.O., S. 25f.; Wüstendörfer, NSHR, S. 31; ders., The Hague Rules, S. 4 und 6; Brunetti, Diritto Marittimo Privato, S. 315; Colinvaux, S. 6f.; Eilenberger-Czwalinna, S. 10; Necker, S. 2.

[10] Diamond, a.a.O., S. 227; Colinvaux, S. 7.

und dem Abkommen seinen angelsächsischen Charakter gab[11].

Es war aber das Eingreifen des Comité Maritime International[12] erforderlich, um den internationalen Durchbruch der Regeln zu erreichen. Denn die Empfehlung der ILA-Konferenz, die erarbeiteten Konnossementregeln freiwillig einzuführen, wurde von den beteiligten Wirtschaftskreisen aus Furcht, im Vergleich mit anderen, die sich nicht freiwillig den Regeln unterwarfen, nicht mehr konkurrenzfähig zu sein, nur zögerlich angenommen[13]. Erst die Vorlage der Haager Regeln auf einer diplomatischen Seerechtskonferenz in Brüssel gewährleistete den Erfolg. Hier wurde den Regeln die Form eines Staatsvertrages gegeben. Mit der Unterzeichnung durch die erforderliche Anzahl von Staaten traten sie 1931 in Kraft[14].

I. Räumlicher Geltungsbereich

Obwohl die Haager Regeln 1968 durch die Haag-Visby Regeln überarbeitet wurden, haben sie noch heute in ihrer ursprünglichen Form weitreichende, das internationale Seetransportrecht bestimmende Bedeutung. Denn zum einen haben bei weitem nicht alle Länder, die den Haager Regeln beigetreten waren bzw. sie ratifiziert hatten, die Fortschreibung durch das ergänzende Abkommen von 1968 gezeichnet, so dass der Seetransport in diesen Ländern weiterhin vom ursprünglichen Übereinkommen bestimmt wird[15]. Auch die

---

[11] Zu den Einzelheiten vgl. Domine, S. 13f.

[12] Beim CMI handelt es sich um eine unter Mitwirkung der ILA gegründete private Vereinigung am Seeprivatrecht interessierter Geschäftsleute und Juristen. Zu ihren Mitgliedern gehören nationale Vereinigungen, in der Bundesrepublik Deutschland der Deutsche Verein für internationales Seerecht mit Sitz in Hamburg. Nahezu sämtliche wesentlichen internationalen Seerechtsabkommen gehen auf Entwürfe des CMI zurück. Diese werden dann der belgischen Regierung zur Einberufung diplomatischer Konferenzen vorgelegt (ausführlich Kropholler, S. 88ff.).

[13] Hierzu ausführlich Wüstendörfer, The Hague Rules, S. 5; Carbone, Traffico Marittimo, S. 175. Vor allem am Widerstand deutscher, holländischer und skandinavischer Reeder scheiterte die freiwillige Übernahme, während die englischen, italienischen, französischen und belgischen Reedereien die vorgeschlagene Regelung teilweise aufgriffen. In England hatte eine private internationale Tagung der Reeder bei der Chamber of Shipping, wenn auch eingeschränkt, die Übernahme empfohlen, woraufhin sowohl die Chamber selbst als auch die gewichtige Liverpool Steam Ship Owners Association zustimmten. Der Wirtschaftsausschuß der deutschen Reederei dagegen enthielt sich wegen der beeinträchtigten Rechtsstellung der Beförderer einer eigenen Entscheidung (Vgl. auch Eilenberger-Czwalinna, S. 11f.; Necker, S. 1f.). Louis Franck, damals Präsident des CMI bemerkte daher anläßlich einer Konferenz in Göteborg im August 1923, „the only possible way of arriving at some international agreement is to embody the rules into an international Convention, accompanied or followed by national legislation“ (CMI-Bulletin 65, S. 122 (127)).

[14] Gramm, Dt. SeefrachtR, S. 73f.; Kropholler, S. 87. Das CMI nahm seine Arbeit an den Haager Regeln 1922 in London auf und arbeitete einen Entwurf aus, der noch im gleichen Jahr in Brüssel weiter verfeinert wurde (Eilenberger-Czwalinna, S. 12).

[15] Puttfarken, SeehandelsR, S. 114; Meckel, US-Harter Act, S. 136f.; Herber, HaftungsR, S. 192.

Bundesrepublik Deutschland ist nicht Vertragsstaat des Änderungsprotokolls von Brüssel geworden, so dass man völkerrechtlich weiterhin gegenüber Mitgliedsstaaten des Übereinkommens von 1924 an dieses gebunden ist[16]. Zum anderen werden die Haager Regeln noch heute durch Vereinbarung in Konnossementen auf Strecken zwischen Staaten zugrunde gelegt, die sie nicht unterzeichnet haben[17]. Einige Staaten übernahmen sie auch in ihr nationales Recht, ohne zu den Signatarstaaten zu gehören[18].

Von Deutschland wurde das Abkommen am 24.August 1925 gezeichnet. Trotz der Unterzeichnung wehrten sich die deutschen Reeder weiterhin gegen die Ratifikation. Dies geschah nicht allein aus Furcht vor Nachteilen für ihre rechtliche Position, sondern vor allem vor dem Hintergrund der Bedeutung des Ostseehandels. Sie scheuten den Alleingang ohne die skandinavischen Staaten. Die Ratifikation erfolgte daher erst 1939. Dies verzögerte das Inkrafttreten in Deutschland bis zum 1.1.1940. Hierfür wurde der durch das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen ausdrücklich eröffnete Weg der Einarbeitung in das Handelsgesetzbuch gewählt[19]. Die Umsetzung wurde durch das Gesetz zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über das Seefrachtrecht vom 10. August 1937[20] vorgenommen.

Ihren originären Anwendungsbereich fanden die Regeln nach Art. X HR bei Transporten, bei denen das Konnossement in einem Vertragsstaat ausgestellt worden war. Entscheidend bleibt aber naturgemäß bei einem internationalen Abkommen, dass es sich um einen Transport zwischen Häfen verschiedener Länder handelt.

II. Sachlicher Anwendungsbereich

Damit ist auch schon angedeutet, dass Voraussetzung der Anwendung die Ausstellung eines Konnossementes ist. Nach der ursprünglichen Idee der International Law Association als privater Organisation ohne völkerrechtliche Befugnisse waren die Haager Regeln nämlich als

---

[16] Hoffmann, Haftung, S. 11; Herber, HaftungsR, S. 187; Puttfarken, a.a.O., S. 116, 121f. Die Haager Regeln gelten in Deutschland für internationale Sachverhalte allerdings nicht unmittelbar, sondern nur über die Einarbeitung in das Handelsgesetzbuch.

[17] Inkorporation durch sog. Paramount-Klauseln gem. Art. 10 I lit. c HR. Puttfarken, a.a.O., S. 116 u. 121f.; vgl. auch Herber, HaftungsR, S. 187; Bernhardt, S. 150; Stangenberg, S. 16; Diamond, LMCLQ 1978, 225 (231f.).

[18] Richter-Hannes, HHR, S. 15.

[19] Gramm, Dt. SeefrachtR, S. 75f.; Puttfarken, a.a.O., S. 54.

[20] RGBl. I, S. 891.

Konnossementbedingungen gedacht[21]. Indem sie auf eine gesetzliche Grundlage gestellt wurden, erhielten sie zwingenden Charakter. Ihre Inhalte werden automatisch als standardisierte Klauseln Gegenstand des Beförderungsvertrages[22]. Sie beziehen sich auf den Güterbeförderungsvertrag (=Stückgutvertrag) und nicht auf die Charter (=Raumfrachtvertrag), soweit das Konnossement nicht an einen Dritten gegeben wird[23]. Ihr Zweck ist die Garantie eines bestimmten Mindestschutzes des Konnossementinhabers, indem ihm ein Minimum an Rechten an die Hand gegeben wird, das durch Freizeichnungsklauseln nicht beschränkt werden kann[24]. Weder regeln sie abschließend den Seegüterbeförderungsvertrag noch geben sie auch nur ein umfassendes System der Befördererhaftung wieder, da sie keine Anspruchsgrundlagen enthalten und sich nur mit Einzelfragen auseinandersetzen[25].

Ausnahmen der Anwendung sind:

- die Beförderung von lebenden Tieren und Decksladung (Art. I lit. c HR),
- das Bestehen einer Chartepartie zwischen Verfrachter und Konnossementinhaber (Art. I lit. b, Hs. 2 HR)[26],
- die Zeit bis zur Verladung der Ware auf das Schiff und nach deren Entladung, soweit es um die die Haftung des Transporteurs bestimmenden Vorschriften geht (Art. I lit. e i.V.m. Art. VII HR).

III. Die Haftung nach den Haager Regeln und ihre Beschränkung

1. Haftungsbegründung und Haftungsbefreiungen

Das Regelungswerk von 1924 enthält keine eigenen Anspruchsgrundlagen für den Ladungs-

---

[21] Gramm, Dt. SeefrachtR, S. 106; Hartmann, S. 45; Knauth, S. 126.

[22] Knauth, 1. Aufl., S. 111.

[23] Schaps/Abraham, Anh III § 663b, Rn. 1. Zu den Vertragstypen vgl. B I 1, 2.

[24] Markianos, a.a.O., S. 26; Knauth, 1. Aufl., S. 111; Eilenberger-Czwalinna, S. 12.

[25] Gramm, Dt. SeefrachtR, S. 106; Wollny, S. 62; Puttfarken, SeehandelsR, S.

[26] Wird das Konnossement dagegen vom Charterer an einen Dritten weitergegeben, so wird es wie soeben ausgeführt für dessen Verhältnis zum Vercharterer allein maßgebend und der Schutz der Haager Regeln greift zu seinen Gunsten ein (Gramm, a.a.O., S. 186; Götz, Haager Regeln, S. 51f., Schaps/Abraham, Anh III § 663b, Rn. 1).

interessenten[27]. Denn wie das Konnossement die Haftung des Beförderers voraussetzt, so ist auch nach diesen zu Gesetzesrang erhobenen Konnossementbedingungen auf außerhalb ihrer selbst liegende Tatbestände der Anspruchsbegründung zurückzugreifen[28]. Die Anspruchsgrundlage ist im Transportvertrag selbst zu suchen, konkurrierend mit der Haftung aus unerlaubter Handlung wegen Eigentumsverletzung. Als Schadensursache war die Verspätung in die Haager Regeln nicht aufgenommen worden. Allein Schäden wegen Beschädigung oder Verlust sind erfasst. Die Einstandspflicht für das Verschulden von Hilfspersonen bei der Haftungsbegründung sprechen die Haager Regeln ebenso wenig an. Die Ausgestaltung wurde dem allgemeinen Zivilrecht der Zeichnerstaaten überlassen.

a. Allgemeines

Der Schutzzweck der Regeln wird über eine Verschuldenshaftung des Beförderers mit umgekehrter Beweislast durch dessen Verpflichtung zur Gestellung eines see- und ladetüchtigen Schiffes vor und bei Beginn der Reise[29] und zur Ladungsfürsorge während des gesamten Transports nach Art. III §§ 1 und 2 HR in Kombination mit einem Katalog von Haftungsbefreiungen in Art. IV HR[30] erreicht. Dieser kann beim Nachweis eines auf seiner Verletzung des Transportvertrages beruhenden Schadens durch den Geschädigten[31] die Haftung dann abwenden, wenn ihm der Beweis gelingt, dass die Ursache einem der Befreiungstatbestände unterfällt, dessen Voraussetzungen er nachzuweisen hat[32]. Ihm kommt hierbei die Erleichterung des prima-facie-Beweises zugute[33]. Diese Auferlegung der Darlegungs- und Beweislast ist folgerichtig. Denn nur der Unternehmer oder seine Leute können auf der Transportfahrt die Feststellungen zur Ordnungsmäßigkeit treffen, die durch Führung von Schiffstagebuch und Maschinentagebuch sowie Buchführung beim Beladen und Löschen dokumentiert wird[34]. Die Beweissicherung liegt sozusagen in seiner Hand.

---

[27] Vgl. schon o. II. Gramm, a.a.O., S. 106; Puttfarken, a.a.O., S.56.

[28] Stachow, S. 7, m.w.N.; Gramm, Dt. SeefrachtR, S. 106; Hartmann, S. 45.

[29] Gemeint ist die Beförderung des jeweiligen Gutes, wobei die Seetüchtigkeit sowohl auf das Schiff als auch die bevorstehende Fahrt zu beziehen ist (Alpa/Berlingieri, S. 95, 103).

[30] Dort insbesondere in § 2. Vgl. aber auch §§ 4 und 5 des Art. IV HR.

[31] Die Beweislastverteilung für den Anspruchsgrund folgt den allgemeinen Grundsätzen zur Darlegungs- und Beweislast außerhalb der Haager Regeln, weil diese keine eigene Anspruchsgrundlage bereithalten, vgl. o.

[32] Grasso-Cavani, Anm. zu Art. 422, m.w.N.; Götz, a.a.O., S. 153f.; Stachow, S. 8 m.w.N. Erst hier greifen das System der Haager Regeln und als Folge deren spezifische Beweislastverteilung ein.

[33] Braekhus, S. 15 (20).

[34] Puttfarken, a.a.O., S. 77.

Kontrovers wird diskutiert, ob nun der Beförderer die anfängliche See- und Ladetüchtigkeit des Schiffes sowie die ordnungsgemäße Ladungsbehandlung[35] nachzuweisen hat oder ob insoweit dem Ladungsinteressenten der Beweis des Gegenteils obliegt[36]. Für die Beantwortung dieser Zweifelsfrage ist zum einen zu beachten, dass es um die Unzulässigkeit von Haftungsausschlüssen geht. Denn die zwingenden Haftungstatbestände der See- und Ladeuntüchtigkeit verdrängen als overriding obligations die Haftungsbefreiungen, wenn mindestens eine von beiden für die Schadensentstehung mitursächlich war und der Beförderer nicht sorgfältig gehandelt hat[37]. Zum anderen liegt auch hier die Prüfung der Einhaltung ordnungsgemäßer Verfahren bei Erhaltung des see- und ladetüchtigen Zustandes des Schiffes sowie der Beladung in der Handlungssphäre des Transporteurs, was dem Ladungsinteressenten den Nachweis von entsprechenden Unzulänglichkeiten nahezu verwehrt. Hier spielt die Verknüpfung mit der Beweislast für die ordnungsgemäße Sorgfalt des Seegüterbeförderers in Bezug auf die See- und Ladetüchtigkeit eine Rolle. Die trägt er nach Art. IV § 1 S. 2 HR nämlich selbst[38]. Hat er sie nachgewiesen, so bleibt es bei der Haftungsbefreiung des Art. IV § 1 S. 1 HR bei Ladungsschäden, die aus Seeuntüchtigkeit resultieren. Die ist nach allgemeinen Grundsätzen als für ihn günstige Regelung, aber auch im Haftungssystem der Haager Regeln vom Güterbeförderer zu beweisen. Die Beweislast muss also bei dieser Haftungskonzeption nicht nur für die Anwendung der erforderlichen Sorgfalt, sondern auch für See- und Ladetüchtigkeit den Beförderer treffen, da er sich auf die für ihn günstige Regelung eines Haftungsausschlusses berufen will, wofür nicht nur der ordnungsgemäße Zustand des Schiffes bei Abreise Voraussetzung ist, sondern auch die sorgfältige Ladungsbehandlung wegen der sonst eintretenden zwingenden Haftung[39].

---

[35] Der Sorgfaltsmaßstab ist im Englischen mit „properly and carefully“ umschrieben. Zur Auslegung vgl. Alpa/Berlingieri, S. 81ff., m.w.N.

[36] Vgl. die Nachweise zum Meinungsstand bei Stachow, S. 9, Fn. 3. Nach Boyens/Lewis II, § 606, Anm. 7, sollte der Beförderer anders als der Vercharterer für die Seetüchtigkeit nachweispflichtig sein. Dieser musste sich dagegen allein für die Nichterkennbarkeit der Seeuntüchtigkeit nach deren Beweis durch den Ladungsinteressenten entlasten (so auch Wüstendörfer, Studien, S. 585ff.; dagegen HansOLG Hamburg HansRGZ 1932, Abt. B 51).

[37] Aktieselskabet de Danske Sukkerfabrikker v. Bajamar Compania Naviera S.A. (The „Torenia“) 1983, 2 Lloyd’s Rep. 210 (218); Götz, a.a.O., S. 129, m.w.N. zur Rspr.; Alpa/Berlingieri, S. 123, Fn. 56; Maxine Footwear Co. Ltd. v. Canadian Merchant Marine Ltd. (1959), 2 Ll.Rep. 105, 113.

[38] Z.B. BGH VersR 1978, 440; Götz, a.a.O., S.155.

[39] Durch Auslegung kommt auch Gramm, a.a.O., S. 95f., zu einem ähnlich interessengerechten Ergebnis. Er belässt die Beweislast für See- und Ladeuntüchtigkeit sowie Ursächlichkeit beim Empfänger, will ihm dabei aber die Grundsätze des prima-facie-Beweises zugute kommen lassen. Der Beförderer soll sich sodann durch den Nachweis des nachträglichen Eintritts des Mangels entlasten müssen (vgl. auch Wilson, in: Mankabady, S.137, der die Entlastung des Beförderers durch den Nachweis der „due diligence“ anspricht). Für eine uneingeschränkte Beweispflicht des Ladungsbeteiligten spricht sich dagegen Colinvaux, S. 166, aus.

Auch beim Nachweis eines anderen Haftungsbefreiungsgrundes muss nicht zwangsläufig die Ladungsseite die Beweislast für die Seeuntüchtigkeit tragen[40]. Denn es kann kumulativ vom Beförderer verlangt werden, die Seetüchtigkeit des Schiffes als Grundlage für den Ausschluss seiner Haftung zu beweisen. Da Seeuntüchtigkeit des Schiffes nach h.M. nicht einmal die summenmäßige Haftungsbeschränkung entfallen ließe, kann dem Versender dieser für ihn kaum zu erbringende Nachweis nicht zugemutet werden[41]. Zudem ist See- oder Ladeuntüchtigkeit nicht als solche Voraussetzung für die Schadenshaftung. Der Seegüterbeförderer haftet für Verlust oder Beschädigung. Zur Anspruchsbegründung ist also der Nachweis, das Schiff sei see- oder ladeuntüchtig gewesen, nicht erforderlich und für sich alleine ohnehin nicht ausreichend. Dann trägt aber auch der Anspruchsteller nicht die Darlegungs- und Beweislast. § 559 II HGB beschränkt daher zu Unrecht die Entlastungspflicht des Transporteurs auf das Verschulden, indem es die Beweislast für See- und Ladeuntüchtigkeit der Ladung aufbürdet[42].

Ebenso umstritten ist die Beweislast für ein Verschulden des Beförderers[43]. Ausdrücklich ist sie diesem in den bereits erwähnten Fällen der See- und Ladetüchtigkeit - der Beförderer muss hier die Anwendung der „due diligence“ nachweisen[44]- sowie nach der Generalklausel (sog. „omnibus clause“) des Art. IV § 2 lit. q HR für die unbenannten Gefahren auferlegt. Aus dem letztgenannten Fall wird geschlossen, dass im übrigen der Ladungsinteressent die Beweislast trägt, weil die Generalklausel sonst überflüssig wäre[45]. Dabei bleibt jedoch unberücksichtigt, dass für die an objektive Schadensursachen anknüpfenden Haftungsausschlüsse des Art. IV § 2 HR das Verschulden nur zweitrangig ist, da sie ein Fehlverhalten erst auf der Ebene der Voraussehbarkeit des außerhalb des Schiffsbetriebes liegenden Ereignisses berücksichtigen können[46]. Ist das Verschulden dagegen für den einzelnen Haftungsausschlussgrund von Bedeutung, dann gehört es zu seinem Tatbestand. Den hat aber, wie bereits dargelegt wurde, der Beförderer zu beweisen.

---

[40] So aber Götz, a.a.O., S. 156.

[41] Puttfarken, a.a.O., S. 77. Ob dieses Argument in Ansehung der sog. „overriding obligations“ bestand haben kann, wird noch zu klären sein (Vgl. u. 3 b (1) (a)).

[42] Puttfarken, a.a.O., S. 79.

[43] Vgl. zum Meinungsstand insoweit Stachow, S. 9, Fn., und für Italien Grasso-Cavani, Anm. zu Art. 422.

[44] Zu den diesbezüglichen Anforderungen an die Sorgfalt des Beförderers vgl. Alpa/Berlingieri, S. 73ff., m.w.N.

[45] Braekhus, S. 15 (22); Stachow, S. 9, Fn. 2; Markianos, a.a.O., S. 165.

[46] Puttfarken, a.a.O., S. 78, nennt als Beispiele die Rettung von Menschenleben auf See oder die Gefahren der See, die die Fähigkeiten der Besatzung nebst Kapitän ohnehin übersteigen. Vgl. dazu auch u. c.

Hinzu kommt, dass für einen Großteil der besonderen Haftungsfreizeichnungen bereits die Generalnormen zur Haftungsfreiheit führen. Die ausdrücklichen Ausnahmen dienen dann lediglich der beispielhaften Klarstellung, so dass kein Widerspruch zu Art. IV § 2 lit. q HR besteht, der Beförderer folglich die Beweislast trägt[47].

Als Ausfluss der mit den Haager Regeln bezweckten Verteilung der Schadensrisiken führen Ladefehler (das sog. kommerzielle Verschulden) zur Haftung des Transporteurs, während gem. Art. IV § 2 lit. a HR das nautische Verschulden zur wichtigsten Haftungsbefreiung zum Nachteil des Verladers bzw. Empfängers erhoben wurde. Ladefehler führen zu einem Freizeichnungsverbot, da dem Seegüterbeförderer durch Art. III § 2 HR, § 606 S. 1 HGB sorgfältiges Laden, Stauen, Befördern, Behandeln und Entladen der Transportgüter auferlegt worden sind. Die Ladungsfürsorge ist im Haftungssystem der Haager Regeln genauso zu behandeln, wie die See- und Ladetüchtigkeit des Schiffes.

Da der Beförderer seine Pflichten, ein see- und ladetüchtiges Schiff zu stellen sowie die Ladung fürsorglich zu behandeln, selten in eigener Person erfüllen wird, sondern eine Vielzahl von Hilfspersonen heranzieht, ist es seit jeher anerkannt, dass er deren Verschulden im Rahmen der Haager Regeln zu vertreten hat[48]. Allein die Übertragung der Verpflichtungen auf sorgfältig ausgewählte Gehilfen kann ihn nicht entlasten[49]. Grundlage ist nicht eine culpa in eligendo, sondern die Zurechnung fremden Verschuldens.

Die durch die Haager Regeln angestrebte Risikoverteilung wird durch den Inhalt von Art. III § 8 HR geschützt. Eine Haftungsbeschränkung, die dem in den Regeln gefundenen Kompromiss widerspricht, ist unwirksam. Das gilt auch und insbesondere, soweit die Haager Regeln dem Seegüterbeförderer die Haftung für seine Hilfspersonen auferlegt haben[50].

b. Die einzelnen Haftungsbefreiungen

Den Katalog der Haftungsbefreiungen enthält Art. IV § 2 HR. Im Einzelnen ist die Haftung des

---

[47] Vgl. Grasso-Cavani, Anm. zu Art. 422; Trib. Genova, 30.03.1990, Dir. Mar. 1991, 1073; Trib. Genova, 24.01.1989, Dir. Mar. 1990, 1054.

[48] Carver, S. 181f.; Scrutton, S. 473f., 482; Götz, a.a.O., S. 83. Zum Kreis der erfassten Hilfspersonen siehe o. C II.

[49] Alpa/Berlingieri, S. 83.

[50] Wollny, S. 64.

Seegüterbeförderers neben einer Generalklausel in Art. IV § 5 lit. q HR, die unbenannte Ursachen ausnimmt, soweit kein Verschulden des Beförderers oder seiner Leute vorliegt, ausgeschlossen für: nautisches Verschulden (lit. a), Feuer (lit. b), Gefahren der See (lit. c), höhere Gewalt („acts of God", lit. d), Krieg (lit. e), Handlungen öffentlicher Feinde (lit. f), hoheitliche Verfügungen oder gerichtliche Beschlagnahme (lit. g), Quarantänebeschränkungen (lit. h), Handlungen und Unterlassungen des Abladers oder Eigentümers des Gutes, seines Agenten oder Vertreters (lit. i), Streik oder Aussperrung (lit. j), Aufruhr oder Bürgerunruhen (lit. k), Rettung oder Versuch der Rettung von Leben oder Eigentum aus Seenot (lit. l), Schwund, Verlust oder Schaden wegen eigener Mängel des Gutes (lit. m), Unzulänglichkeit der Verpackung (lit. n) oder ungenügende Markierung (lit. o), verborgene Mängel des Schiffes und Ladegerätes (lit. p).

c. Haftungsbefreiungen und Leuteverhalten

Einzig im Freizeichnungskatalog des Art. IV § 2 HR findet die Einstandspflicht des Beförderers für seine Hilfspersonen in den Haager Regeln ausdrückliche Erwähnung. So versagt die Generalklausel des Art. IV § 5 lit. q HR dem Beförderer die Haftungsfreizeichnung bei unbenannten Gefahren neben den Fällen eigenen Verschuldens auch, wenn seine Gehilfen schuldhaft gehandelt haben. Darin zeigt sich, dass die Haager Regeln im Grundsatz von der Haftung für Verschulden von Hilfspersonen ausgehen. Schuldhafte Handlungen und Unterlassungen von Gehilfen und allen Personen, deren Diensten der Beförderer sich für die Ausführung der Beförderung bedient, werden ihm zugerechnet. Denn mit lit. q wird letztlich die Haftung für schuldhaft herbeigeführte Schäden festgelegt. Dass die Haager Regeln sich dabei der Einkleidung in eine Haftungsfreizeichnungsklausel bedienen, darf nicht über den Zweck hinweg täuschen, eine Verschuldenshaftung zu statuieren. Wenn dem Transporteur nämlich bei unverschuldet herbeigeführten unbenannten Gefahren eine Haftungsfreizeichnung gewährt wird, bedeutet das im Umkehrschluss, dass er bei schuldhaft herbeigeführten Gefahren haftet. Und wenn die Haftungsfreizeichnung bei unbenannten Gefahren nur eingreift, soweit neben dem eigenen Verschulden des Beförderers kein Verschulden der Gehilfen vorliegt, folgt daraus umgekehrt, dass deren schuldhaftes Verhalten die Haftung begründet. Die Haager Regeln gehen folglich stillschweigend von der Haftung für Verschulden Dritter aus[51].

Die wesentlichste Haftungsbefreiung betrifft das nautische Verschulden. Gemeint ist das Verhalten bei der Führung und Handhabung des Schiffes, die seemännische Tätigkeit. Dieser Ausschlussgrund gibt einen

[51] So schon v. Wurmb, S. 48; Markianos, Übernahme der Haager Regeln, S. 109; vgl. auch Herber, Dir. Mar. 1992, 934 (951).

weiteren Hinweis auf die Verknüpfung der Haftungsbehandlung des Beförderers mit dem Verhalten seiner Hilfspersonen. Hier ist er allein bei schuldhaftem Verhalten seiner Gehilfen - Kapitän, Seeleute, Lotse und Angestellte des Beförderers - von seiner Einstandspflicht befreit, wohingegen sein eigenes Verhalten zur Haftung führt (Art. IV § 2 lit. a HR und § 607 II HGB). Auch daraus ergibt sich, dass die Haager Regeln stillschweigend voraussetzen, dass der Transporteur sich bei der Haftungsbegründung das Fehlverhalten seiner Leute zurechnen lassen muss[52]. Wegen der angestrebten Risikoverteilung wird die Rechtsfolge „Haftung" im Bereich des nautischen Verschuldens ausgeschlossen.

Feuerschäden, auch mittelbare, z.B. Wasserschäden durch Löschwasser[53], führen nach Art. IV § 2 lit. b HR nur dann zum Haftungsausschluss, wenn der Transporteur sie nicht verschuldet hat. Daraus wird gefolgert, dass bloßes Leuteverschulden die Haftungsbefreiung bei Feuer nicht überwindet[54]. Jedoch wird auch die gegenläufige Auffassung vertreten, dass das Verschulden der Hilfsperson den Rückgriff auf den Haftungsausschluss für den Beförderer verschließt[55]. Da der Beförderer sich bei allen anderen Haftungsausschlussgründen das Verhalten seiner Leute zurechnen lassen muss, ist nicht einzusehen, warum ausgerechnet das von Hilfspersonen verursachte Feuer ausgenommen sein und die Entlastung gewährt werden soll. Es ist daher zweifelhaft, ob das bloße Wortlautargument zur Haftungsbefreiung bei Leuteverschulden hinsichtlich des Feuers führen soll. Denn der Umkehrschluss zum Haftungsbefreiungstatbestand des nautischen Verschuldens, wo ausdrücklich die Einstandspflicht des Beförderers für das Verhalten seiner Leute zum Wohle der gesuchten Risikoverteilung ausgenommen worden war, führt dazu, dass er es im Rahmen von Feuerschäden zu vertreten hat. Art. IV § II lit. b HR erwähnt die Hilfspersonen nämlich nicht ausdrücklich.

Zu den übrigen Haftungsbefreiungen aus Art. IV § 2 lit. c-p HR ist in Ziffer 1 des Zeichnungsprotokolls der Haager Regeln ausdrücklich erklärt worden, dass die Ladungsseite dem Beförderer das Verschulden

---

[52] Dies ergibt sich auch aus Art. IV § 2 lit. q HR (so schon Wollny, S. 63).

[53] Gramm, a.a.O., S. 121.

[54] Gilmore & Black, S. 139; Carver, S. 196; Gramm, a.a.O., S. 121; Markianos, a.a.O., S. 159; Götz, a.a.O., S. 115f., mit zahlreichen Nachweisen zur internationalen Rechtsprechung. Besonders die anglo-amerikanische Auslegung der Haager Regeln sowie der nationalen Übernahmeregelungen im jeweiligen COGSA hält den Transporteur im Anschluss an frühere Gesetze (US-Fire Statute von 1851 und brit. Merchant Shipping Act von 1894) von seiner Einstandspflicht für Feuer, das von Gehilfen verschuldet worden ist, frei (Wollny, S. 64).

[55] Wüstendörfer, NSHR, S. 274f.; ders. MDR 1949, 450 (451ff.); vgl. auch das Trib. comm. Anvers, Rev. Dor. 20, S. 143, zit. nach Markianos, a.a.O., S. 158, Fn. 9, der auch darauf hinweist, dass nach den Gesetzen einiger Länder zu den Haager Regeln bei Verschulden der Hilfspersonen die Haftungsbefreiung versagt wurde, weil danach Feuer nur als Zufallsereignis die Haftung ausschloss.

seiner Hilfspersonen entgegenhalten kann[56]. Eine Reihe von Haftungsbefreiungen nach dem Katalog des Art. IV § 2 HR stellt auf objektive Schadensursachen ab, die außerhalb des Schiffes und seines Betriebes liegen[57]. Hierzu gehören Kriegsereignisse, Handlungen öffentlicher Feinde, die hoheitlichen Verfügungen und Beschlagnahmen oder auch Quarantänebeschränkungen, Streik und Aussperrung sowie Bürgerunruhen. Ihnen ist gemeinsam, dass ihr Eintreten nicht aus dem Fehlverhalten des Beförderers und seiner Leute herrührt[58].

Gleiches gilt für die Gefahren der See und Naturereignisse, da sie ebensowenig an ein menschliches Verhalten anknüpfen, im Gegenteil davon unabhängig sein müssen. Sie treffen das Schiff mit seiner Ladung von außen[59]. Jedoch enthalten die Enthaftungstatbestände der Seegefahr und der höheren Gewalt durch das Merkmal der Unvorhersehbarkeit gleichwohl ein Verschuldenselement. Eine Entlastung wird versagt, wenn das Schadensereignis als möglich vorausgesehen werden konnte[60]. Nichts anderes kann bei Vorhersehbarkeit der oben genannten sog. objektiven Enthaftungstatbestände gelten. Sind z.B. kriegerische Auseinandersetzungen oder Quarantänebeschränkungen bei Bekanntsein von Seuchen als Schadensursachen vorauszusehen, kann der Befreiungsgrund nicht durchgreifen. Bei entsprechend sorgfältiger Planung wären die resultierenden Transportschäden nämlich durch Umdisponieren vermeidbar, indem beispielsweise eine andere Strecke als durch ein Kriegsgebiet gewählt wird, so dass ein die Haftungsbefreiung überwindendes Verschulden denkbar ist. Diese Eingrenzung der Befreiungstatbestände entspricht der Auslegung des Begriffes der groben Fahrlässigkeit in modernen Transportrechtsabkommen durch die Obergerichte und sollte demgemäß gleichfalls auf die Haager Regeln bezogen werden, um sie auf aktuelle Seegüterbeförderungen plausibel und praktikabel anwenden zu können.

Ebenso können die Haftungsbefreiungen gem. Art. IV § 2 lit. i, m, n und o HR, die aus dem Risikobereich der Ware kommen, den Beförderer dann nicht entlasten, wenn er nicht die erforderliche Sorgfalt auf die Güter verwandt hat. Soweit ihm z.B. der ungenügende Schutz der Ladung durch deren Verpackung

---

[56] Gramm, a.a.O., S. 121.

[57] So schon Götz, a.a.O., S. 112.

[58] Eingehend Götz, a.a.O., S. 112ff.

[59] Götz, a.a.O., S. 97f.

[60] Götz, a.a.O., S. 98f.

bekannt ist oder er um ihre Schadensgeneigtheit weiß, wird ihm die Entlastung versagt[61].

Es muss nach dem Gesagten als gesichert angesehen werden, dass den Haager Regeln wesensimmanent durch Einbeziehung des Verschuldenselementes sowie durch Bezugnahme auf den Umstand der Vorhersehbarkeit ein System zugrunde liegt, dass dem Seegüterbeförderer die Berufung auf Haftungsbefreiungen nicht nur bei eigenem Verschulden, sondern auch bei dem seiner Leute abschneidet. Für Art. IV § 2 lit. c-p HR gilt dies wegen Abs. 3 Ziffer 1 des Zeichnungsprotokolls ausdrücklich[62]. Für Art. IV § 2 lit. b HR ergibt dies der Regelungszusammenhang der Haager Regeln und der Umkehrschluss zu Art. IV § 2 lit. a HR. Damit geht die Konvention mit den internationalen Übereinkommen in anderen Transportrechtssparten konform[63]. Lediglich die Bastion des nautischen Verschuldens bleibt bei Gehilfenverschulden unverbrüchlich bestehen[64].

2. Haftungsbeschränkung

Je nachdem, ob der Wert der zu befördernden Güter unter Einhaltung bestimmter vorgegebener Anforderungen deklariert worden ist, kann die Haftung des Seebeförderers nach Art. IV § 5 HR summenmäßig beschränkt sein. Vorbild für diese Norm war der kanadische COGWA von 1910, der erstmalig für den Bereich des Seegüterbeförderungsrechts eine summenmäßige Haftungsgrenze qua Gesetz festlegte. Er beschränkte die Haftung des Beförderers auf „100 $ per package“[65].

Nach Art. IV § 5 HR besteht grundsätzlich eine Kollobegrenzung auf 100 Pfund Sterling je Einheit („unit“) oder Stück („package“)[66]. Art. IX § 2 HR eröffnete den Vertragsstaaten die Möglichkeit der Um-

---

[61] Götz, a.a.O., S. 108f.

[62] Schaps/Abraham, Anh III § 663b, Rn. 4.

[63] Vgl. hierzu u. F

[64] Lefebvre D’Ovidio, S. 122f.

[65] V. Ziegler, S. 120; Selvig, Unit Limitation, S. 24. Zuvor beruhte die Einbeziehung von Haftungshöchstsummen auf vertraglicher Vereinbarung in Form der sog. „agreed valuation clauses“ (v. Ziegler, S. 119).

[66] Diese Größeneinheiten wurden von den Haager Regeln genauso wenig präzisiert wie von den HR-Gesetzen, so dass es fast zwangsläufig zu zahlreichen Auslegungsproblemen kommen musste (vgl. den Überblick bei v. Ziegler, S. 121ff., z.B. zur Frage der Einstufung von Containern, deren Einführung und Siegeszug im modernen Transportwesen zu Zeiten der Haager Regeln noch überhaupt nicht vorhersehbar waren, dort S. 124; Rabe, § 660, Anm. B 3ff., Rn. 6ff.). Kurz gefasst ist Einheit das Maß der Frachtberechnung, Stück das Kollo, das physische Ladungsstück (Puttfarken, a.a.O., S. 83; v. Ziegler, S. 123 u. 125). Die Höchstsumme wurde an den Goldwert angepasst, indem nach Art. IX § 1 HR auf den jeweiligen Wert von 100 englischen Pfundmünzen abgestellt wurde (Markianos, a.a.O., S. 204f.).

rechnung und Festlegung dieser Summe in einen entsprechenden Betrag ihrer Währung, wovon in weitreichendem Maße Gebrauch gemacht wurde. So legte § 660 a.F. HGB für Deutschland einen Höchstbetrag von DM 1250,- je Stück oder Einheit fest und die Italiener erhöhten wegen der stetigen Entwertung der Lira den Betrag mehrfach[67]. Die Kollobegrenzung ist nicht als wertmäßige Schätzung des entstandenen Schadens zu verstehen, sondern der Ladungsbeteiligte muss dessen Höhe nachweisen. Wenn der tatsächliche Schaden pro Ladungseinheit oder -stück größer ist als die gesetzlich festgelegte Summe, findet er hierin seine Grenze, wenn der Schaden in Wahrheit geringer oder der Höchstgrenze entsprechend ausfällt, wird er vollständig ersetzt[68].

Sind dagegen Wert und Natur des Gutes vom Ablader im Konnossement vor Verladung der Güter vermerkt worden, so greift die Haftungshöchstsumme gem. Art. IV § 5 HR nicht durch[69]. Eine weitere Möglichkeit ist die einvernehmliche Erhöhung der Beschränkung durch die Parteien. Denn diese ist im Gegensatz zur Herabsetzung zulässig[70].

Ziel der Haftungsbegrenzung ist es, den Beförderer vor einem übermäßigen und deshalb nicht mehr versicherbaren Haftungsrisiko zu bewahren. Seine vollständige Inanspruchnahme bei wertvollen Gütern könnte sonst ruinöse Auswirkungen zeitigen[71]. Aber auch der Schutz des Ladungseigentümers war durch dieselbe Klausel bezweckt worden. Denn Vertragsabreden, die den Haftungsumfang zugunsten des Carrier unter den Wert des Art. IV § 5 HR absenken, sollte die Gültigkeit genommen werden[72]. Die Annahme, diese Norm solle hauptsächlich den Beförderer begünstigen, scheint daher nicht berechtigt, wenngleich z.B. Art. IV des brit. COGSA die Überschrift „Rights and Immunities“[73], gemeint ist des Carrier, erhalten hat. Denn durch Art. IV § 5 HR wurden Klauseln mit niedrigeren Haftungssummen

---

[67] Manca, S. 172f.

[68] Schlegelberger/Liesecke-Liesecke, § 660, Anm. 4.

[69] Vgl. auch § 660 HGB a.F.

[70] Selvig, Unit Limitation, S. 15; Markianos, a.a.O., S. 201; Gram, S. 119. Vgl. zum Verbot der Herabsetzung der Grenze Art. III § 8 HR.

[71] Betzel, S. 136.

[72] Art. III § 8 HR. Vgl. auch Selvig, Unit Limitation, S. 26, und aus der Rechtsprechung Foy & Gibson Proprietary Ltd. v. Holyman & Sons Proprietary Ltd. (1947) 79 Ll. L. Rep. 339.

[73] Der brit. COGSA 1924 basierte allerdings ohnehin noch auf einem Entwurf der Haager Regeln von Oktober 1923 und nicht auf den endgültigen Regeln, die erst einen Monat nach ihm verabschiedet wurden (Scrutton, S. 405).

unwirksam und undurchsetzbar, um dem geschädigten Eigentümer einen in der Höhe angemessenen Schadenersatz zu gewähren[74]. Die Wahrheit dürfte aufgrund des Kompromisscharakters der Haager Regeln in der Mitte liegen. In der Regel ist demzufolge sowohl die Wahrung der Interessen der Beförderer als auch der Ladungsseite zu suchen.

3. Die Unverbrüchlichkeit der Haftungsbeschränkungen

Eine explizite Aussage zur Überwindung der Haftungshöchstgrenze findet sich weder in den Haager Regeln selbst noch in den hierzu ergangenen einzelstaatlichen Gesetzen[75]. Die Haager Regeln stellen bei der Festlegung der Grenzen der Haftung nicht auf den Verschuldensgrad ab. Da sie die Haftungsbegründung nicht beinhalten, taucht das Verschulden auch insofern nicht auf. Mangels Eindeutigkeit wurde jedoch von Beginn an eine Durchbrechung bei vorsätzlichem oder zumindest grob fahrlässigem Verhalten des Beförderers und/oder seiner Hilfspersonen diskutiert[76].

Die Haager Regeln sprechen in Art. IV § 5 HR zwar davon, dass die Haftung „in keinem Fall" („ne seront tenus en aucun cas", ins Englische mit „in any event" übersetzt) die Höchstsumme überschreiten solle, solange nicht Natur und Wert des Gutes vom Verlader im Konnossement angegeben worden sind. Ähnlich besagte der auf Art. IV § 5 HR zurückgehende § 660 HGB a.F., dass der Beförderer „in jedem Falle...für jede Packung oder Einheit (nur) bis zu einem Höchstbetrag von DM 1250,-" hafte. Auf den ersten Blick ist damit eine volle Haftung bei Vorsatz oder grob schuldhaftem Verhalten ausgeschlossen.

Der Wortlaut („ne ... en aucun cas" bzw. „in jedem Falle") spricht also gegen die Durchbrechung der Haftungshöchstbeträge bei qualifiziertem Verschulden gleich welcher Person. Außerdem kann der Ladungsbeteiligte sich die volle Haftung sichern, indem er den Wert des zu verschiffenden Gutes im Konnossement angibt. Aus der systematischen Stellung des Art. IV § 5 HR scheint sich zu ergeben, dass die beschränkte Haftung für alle Fälle gilt, in denen der Beförderer für eigenes oder fremdes qualifiziertes Verschulden nach Artt. III und IV §§ 1-4 HR mangels Eingreifens eines Freizeichnungstatbestandes haftet, da die Haftungsumschreibung der Begrenzungsnorm vorangestellt ist[77]. Dieser Schluss ist jedoch

---

[74] Selvig, Unit Limitation, S. 26ff.

[75] Ausnahmen waren die Gesetze von Surinam, Indonesien, der Schweiz und Curacao (vgl. Markianos, a.a.O., S. 212).

[76] Zum Meinungsstand in Literatur und Rechtsprechung vgl. die ausführlichen Nachweise bei Markianos, a.a.O., S. 213f.).

[77] So Selvig, Unit Limitation, S. 114.

nicht zwingend, da Internationale Abkommen häufig wegen der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit in ihrer Gliederung eher zufällig gestaltet und selten an systematischen Überlegungen orientiert werden und zudem kaum abschließend den Regelungsgegenstand behandeln[78]. Für die Überwindung der Grenzen bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit spricht dagegen der international anerkannte Grundsatz, dass sich im Rahmen eines Vertrages keine Seite für jegliches Verhalten freizeichnen kann, sei das Verschulden auch noch so hoch[79]. Dies würde moralischen[80] wie allgemeinen Gerechtigkeitsgesichtspunkten widersprechen[81]. Hiergegen spricht auch nicht, dass es sich bei den Haager Regeln nicht um vertragliche, sondern um gesetzliche Haftungsbeschränkungen handelt[82]. Denn ihrem Ursprung nach sind sie Konnossementbedingungen zum Schutze des Drittempfängers, also vertragliche Vereinbarungen, die der gerechten Risikoverteilung wegen nach langen Jahren ungehemmter Freizeichnung durch die Reeder nur deswegen zwecks Vereinheitlichung in einem internationalen Übereinkommen Gesetzesrang erhalten haben, weil eine freiwillige Einigung nicht zustande kam. Der gesetzliche Charakter zwingt vor diesem historischen Hintergrund nicht dazu, allgemein anerkannte Gerechtigkeitsgrundsätze des Vertragsrechts bei der Bewertung der Verbrüchlichkeit außen vor zu lassen. Es ist daher nicht vorauszusetzen, dass die Überwindung der Haftungsbeschränkung durch einen gesetzlichen Tatbestand erfolgen muss[83].

a. Deutscher Meinungsstand

In Deutschland ist sowohl zu den Haager Regeln[84] als auch zum HGB a.F.[85] bis heute h.M., dass eine Überwindung der Haftungshöchstsumme wegen des Wortlautes nicht möglich sei. Dennoch entwickelten

---

[78] Kienzle, S. 18; Kropholler, S. 271f. Das von Kienzle, a.a.O., für die Hamburg Regeln gegen eine systematische Auslegung angeführte Argument der Orientierung an der Kasuistik des Common Law gilt für die Haager Regeln als Kind des anglo-amerikanischen Seebeförderungsverkehrs gleichermaßen.

[79] Basedow, TranspV, S. 423; Bonelli, Limitation, S. 173ff. Im Common Law folgt dies aus der Doktrin vom „fundamental breach of contract“ und der „unreasonable deviation“ (hierzu u. b). Für das skandinavische Recht vgl. Selvig, Unit Limitation, S. 110. Für Frankreich vgl. § 1150 Code Civile. Für Deutschland s. § 276 III BGB (vgl. u. a).

[80] So Rodière, ITZ 1974, 1889.

[81] Selvig, Unit Limitation, S. 107, 113, der die Durchbrechung auf Fälle beschränken will, in denen der Seegüterbeförderer oder seine leitenden Angestellten aus reinem Gewinnstreben beispielsweise durch Überladung oder falsche Stauung die Verladerinteressen völlig unberücksichtigt gelassen haben.

[82] So aber Stachow, S. 107, Fn. 3, und v. Ziegler, S. 185.

[83] Tetley, Marine Cargo Claims, 2. Aufl., S. 25f. Anders ausdrücklich v. Ziegler, S. 185.

[84] Stachow, S. 108; weitere Nachweise bei Markianos, a.a.O., S. 213, dort Fn. 61.

[85] Prüßmann/Rabe, 2. Aufl, § 660, Anm. B 3; Schaps/Abraham, § 660, Rn. 3; Rabe, DVIS A, 54 (1985), S. 34.

sich gegenläufige Tendenzen in Rechtsprechung und Lehre, die die Überwindung der als unbillig empfundenen strengen Begrenzung zu begründen suchten[86].

Nicht nur in Deutschland kam schnell die Meinung auf, dass die Grundsätze der unerlaubten Handlung zur Überwindung der Haftungsbeschränkungen führen würden[87]. Auf die mit den vertraglichen Ansprüchen konkurrierenden Tatbestände der §§ 823, 831 BGB seien die Begrenzungen nämlich nicht anwendbar. Der BGH[88] entschied sich erst 1983 gegen diese Sichtweise[89]. Da die Tatbestände des deutschen Deliktsrechts jede Form von Fahrlässigkeit genügen lassen, soweit sie an ein Verschulden anknüpfen, würde der Verlust der Begrenzungsbefugnis danach bereits bei leicht fahrlässigem Verhalten eintreten, was nebenbei bemerkt der Regelungssituation nach dem Brüsseler Haftungsbegrenzungsabkommen von 1957 entspräche. Auf der anderen Seite ist die Durchbrechung wegen der Struktur des Deliktsrechts stets von einem Verschulden des Beförderers selbst abhängig. Denn das Einstehen für fremde deliktische Verhaltensweisen setzt gem. § 831 BGB eigene Sorgfaltswidrigkeiten des Geschäftsherrn bei Auswahl und Überwachung voraus. Ein schuldhaftes Verhalten der Hilfspersonen ist demgegenüber weder erforderlich noch allein ausreichend, um die Einstandspflicht des Beförderers zu begründen. Da dieser Ansatz sehr oberflächlich damit begründet wurde, dass die Haager Regeln und ihre Folgeregelungen allein die seerechtlichen Haftungsgründe erfassen würden, deliktische, weil aus dem allgemeinen bürgerlichen Recht stammende Ansprüche hingegen nicht[90], was bei internationaler Sichtweise indes zweifelhaft ist[91], wurde sie vom BGH nicht übernommen.

Durch das Gesetz zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über das Seefrachtrecht von

---

[86] Basedow, TranspV, S. 423. Helm, Haftung für Schäden, S. 135, 154f., sprach sich für volle Haftung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit des Beförderers oder seiner leitenden Angestellten aus. Für Ausschluss der Begrenzungen nur bei (qualifiziertem) Verschulden des Beförderers Schlegelberger/Liesecke-Liesecke, § 660, Rn. 2; Wüstendörfer, NSHR, S. 286f.; Gramm, a.a.O., S. 88, 177; auch BGH VersR 1971, 623 (624).

[87] Wüstendörfer, NSHR, S. 286f.; Gramm, a.a.O., S. 88, 177; Schlegelberger/Lieseke-Liesecke, § 660, Rn. 2. Vgl. auch BGH VersR 1971, 623 (624). Zu internationalen Stimmen vgl. die Nachweise bei Zunarelli, S. 130, dort Fn. 182.

[88] BGHZ 86, 234 (238ff.) = NJW 1983, 1263 = TranspR 1983, 100, mit Anm. Herber.

[89] Vgl. zuvor schon OLG Hamburg VersR 1958, 544 (545); Prüßmann/Rabe, 2. Aufl, § 660, Anm. B 1; Götz, a.a.O, S. 73; Schaps/Abraham, § 660, Rn. 3; Abraham, SeeR, 1.Aufl., S. 120. In dem Fall Elder Dempster & Co. v. Paterson, Zochonis & Co., (1924) A.C. 522, hat das britische Gericht mit Blick auf Sinn und Zweck der Haager Regeln eine Durchbrechung über den Umweg „in tort“ ebenfalls abgelehnt.

[90] Wüstendörfer, NSHR, S. 286, 287; Gramm, a.a.O, S. 88 und 177.

[91] So der BGH a.a.O., S. 238 im Anschluss an Markianos, a.a.O, S. 211, 218.

1937 fand die „reasonable deviation“ des Haager Übereinkommens in § 636a HGB Eingang in das deutsche Recht. Der aus der Formulierung des Art. IV § 4 HR zu ziehende Umkehrschluss, dass eine unvernünftige Abweichung einen Vertragsbruch darstellt, führt nach deutschem Recht zur Annahme einer positiven Forderungsverletzung, die eine Berufung auf das nautische Verschulden des § 607 II HGB, wenn es nicht der Grund für die Abweichung ist, oder auf den § 608 HGB verhindert[92]. Die im anglo-amerikanischen Recht weitgehend anerkannte Folge der Überwindung der summenmäßigen Haftungsbeschränkung des Art. IV § 5 HR[93] mögen die deutschen Autoren[94] freilich nicht akzeptieren. Unter Hinweis auf den Wortlaut des § 660 HGB a.F., wonach die Haftungsbegrenzung „in jedem Falle“ galt, wird deren Unverbrüchlichkeit postuliert. Ebenso lehnte das Hans. OLG Hamburg[95] bei unerlaubter Decksverladung, mithin einem der klassischen Fälle der „unreasonable deviation“, die Durchbrechung des § 660 HGB a.F. für den gewährten Schadensersatzanspruch aus culpa in contrahendo ab.

Bei Schäden, die vom Beförderer vorsätzlich herbeigeführt werden, wurde statt dessen der Versuch unternommen, die Überwindung der Haftungsschranken auf den Rechtsgedanken des § 276 II BGB a.F. (heute Abs. III) zu stützen. Denn als allgemeine vertragsrechliche Zivilrechtsnorm zur Begrenzung von Haftungsfreizeichnungen erfasse § 276 II BGB a.F. auch Art. IV § 5 HR bzw. § 660 HGB a.F. als Gesetz gewordene frühere Vertragsbedingung[96]. Zwar greife § 276 II BGB a.F. nicht schon deshalb ein, weil die in ihm zum Ausdruck kommende Abwägung das Vertragsrecht derart beherrschen würde, dass ein Gesetz sie nicht überwinden könne. Der Ansatz ist vielmehr, dass die Haftungsbeschränkungen der Haager Regeln nicht zu Gesetzesrang erhoben wurden, um ihre innere Bedeutung und Reichweite auszudehnen, sondern um einen international verbindlichen Regelungsinhalt festzulegen[97]. Das Ergebnis entspricht der allgemeinen internationalen Sichtweise[98]. Da die Rechtsprechung traditionell die Freizeichnung bei

---

[92] Vgl. schon o. b (2). Ferner Rabe § 636a, Anm. F 2 a, b, Rn. 17f.; Herber, HaftungsR, S. 217; Hans. OLG Hamburg, TranspR 1993, 69 (70); Stachow, S. 123; v. Ziegler, S. 211. Haftungsbegründender Tatbestand ist die ungerechtfertigte Abweichung, so dass ein Nachweis nach den Grundsätzen der überholenden Kausalität (rechtmäßiges Alternativverhalten), dass der Schaden ohnehin eingetreten wäre, zulässig ist. Insoweit besteht Übereinstimmung mit der anglo-amerikanischen Sichtweise.

[93] Vgl. dazu u. b aa (3).

[94] Rabe § 636a, Anm. F 2 a, b, Rn. 17f.; Stachow, S. 123; v. Ziegler, S. 211; Herber, HaftungsR, S. 217; Hans. OLG Hamburg, TranspR 1993, 69 (70).

[95] Hansa 1958, S. 2029.

[96] So Helm, a.a.O., S. 154. Bezogen auf die konkurrierenden deliktischen Ansprüche ebenso Abraham, SeeR, S. 198.

[97] Helm, a.a.O., S. 135.

[98] Selvig, Unit Limitation, S. 107ff.; Basedow, TranspV, S. 423.

mindestens grob fahrlässigem Verhalten auch leitender Angestellter für unzulässig gehalten hat[99], treten deren qualifiziert schuldhaftes Verhalten und die grobe Fahrlässigkeit des Beförderers[100] als Durchbrechungstatbestände hinzu. Bisweilen wurde sogar jede Fahrlässigkeit für ausreichend erachtet, sofern die Befreiung auf der Ausnutzung einer wirtschaftlichen Monopolstellung beruhte[101] oder ein ausdrücklicher diesbezüglicher Haftungsausschluss fehlte[102]. Bei den Haftungsgrenzen spielte das Verhältnis zur Höhe des Frachtentgelts die entscheidende Rolle. Wurden die Nachteile der Haftungshöchstsumme durch ein in angemessener Weise reduziertes Entgelt kompensiert, wurde den Klauseln die Wirksamkeit nicht abgesprochen. In die Beurteilung, ob eine sittenwidrige Ausnutzung einer Monopolstellung vorlag, waren immer die gesamten wirtschaftlichen Umstände einzubeziehen. Insofern kam es vornehmlich darauf an, dass dem Verlader die Versicherung des Gutes für den Transport zu vergleichbaren Bedingungen möglich war wie dem Beförderer, etwa weil dieser die Versicherung vermittelte und so dem Versicherer eine Vielzahl von Versicherungsverträgen garantieren konnte[103]. Hatte der Beförderer aber seine Haftung für jegliches Verschulden ausgeschlossen, wurde die Freizeichnung trotz der Versicherungsmöglichkeit für unzulässig erachtet. Aufgrund der mit der Haftungsbeschränkung einher gehenden Verweisung des Ladungsbeteiligten auf die Versicherung des weiteren Risikos wurde nämlich die Vernachlässigung der erforderlichen Sorgfalt des Beförderers bei der Erfüllung seiner transportvertraglichen Pflichten befürchtet. Nur die gesetzlich vorgesehene Haftung für eigenes Verschulden sei geeignet, präventiv den Beförderer zu ordnungsgemäßer Erfüllung anzuhalten[104].

Der nächste Schritt war die Ausweitung auf mindestens grob fahrlässiges Verhalten der Hilfspersonen über die Anwendung des im früheren § 11 Nr. 7 AGBG, jetzt § 309 Nr. 7 lit. b BGB Gesetz gewordenen

---

[99] BGHZ 20, 164 (168); BGH VersR 1962, 24 und 552; OLG Hamburg VersR 1965, 955f.; aus der älteren Rspr. RGZ 102, 397 und 106, 388.

[100] Vgl. Helm, a.a.O., S. 154f.

[101] Schlegelberger-Liesecke, 1. Aufl., § 608, Rn. 13; RGZ 115, 218; RG JW 1931, 2719: Der Grund der Freizeichnungsdurchbrechung wurde in der der Ausnutzung der Monopolstellung zugrunde liegenden Sittenwidrigkeit gesehen. Hierfür musste der Missbrauch des Monopols in der Weise gegeben sein, dass dem Verkehr aus eigennütziger Interessenverfolgung ohne zwingenden Grund unverhältnismäßige und unbillige Opfer auferlegt wurden. Ein absolutes Monopol sollte nicht erforderlich sein. Die Ausnutzung der wirtschaftlichen Machtstellung durch einen oder mehrere Beförderer in einer Region wurde auch dann für ausreichend erachtet, wenn Konkurrenten mit geringerer wirtschaftlicher Leistungskraft vorhanden waren (Schlegelberger/Liesecke-Lieseke, § 663, Rn. 14).

[102] Boyens/Lewis II, § 559, Anm. 5c, § 606, Anm. 6.

[103] Domine, S. 28ff., m.w.N. aus der Rspr. zur Rechtslage vor Inkrafttreten des Seerechtsänderungsgesetzes von 1937.

[104] RGZ 103, 83 und 106, 388. Hierzu ausführlich Domine, S.35ff.

Richterrechts. Denn die Haager Regeln und die hierauf zurückgehenden Vorschriften des HGB in der alten Fassung entstammten dem Vertragsrecht und waren ursprünglich als vorformulierte Vertragsbedingungen, weil Konnossementklauseln, konzipiert[105]. Im Bereich von Formularklauseln war aber nach höchstrichterlicher Rechtsprechung und später gem. § 11 Nr. 7 AGBG der Haftungsausschluss für qualifiziertes Verschulden von Gehilfen untersagt. Teilweise wird trotz des Ursprungs der Haager Regeln einschränkend angemerkt, dass dieser Gedanke aus dem Recht der allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht greifen könne, wenn die Haager Regeln nicht durch eine Paramount-Klausel standardmäßig Geltung erhalten, sondern die Pflichten aus zwingendem Gesetzesrecht folgen[106].

Von Basedow[107] wurde eine Antizipation der Rechtsgedanken der Folgeregelungen in den Haag-Visby Regeln und den Hamburg Regeln vorgeschlagen. Dem Gedankengang des BGH folgend, der die bereits verfassten, aber in Deutschland nicht gültigen Artt. IVbis Nr. 1 HVR, 7 I HHR inhaltlich auf Sachverhalte anwendete, die den Haager Regeln unterfielen, und somit auch deliktische Ansprüche den Haftungsbegrenzungen der Haager Regeln unterwarf[108], wollte Basedow die Durchbrechungstatbestände der Folgeabkommen in Artt. IV § 5 lit. e HVR, 8 I HHR gleichfalls übernehmen. Sein Beweggrund war, dass der BGH durch die Begrenzung der Deliktsansprüche im Wege des Vorgriffs auf noch nicht geltendes Recht jede Möglichkeit der Durchbrechung der Haftungsbegrenzungen aus den Haager Regeln genommen zu haben schien.

b. Internationale Auffassungen

Wegen der Internationalität der Haager Regeln ist jedoch zugunsten einer Durchbrechungsmöglichkeit entscheidend, dass Konventionen in anderen Sparten des Transportrechts und die Rechtsordnungen vieler Staaten den Verlust der Haftungsbeschränkungen bei schwerem Verschulden vorsehen. So besagte der nur wenige Jahre jüngere Art. 25 WA eindeutig, dass bei Vorsatz oder vorsatzgleicher Fahrlässigkeit des Luftfrachtbeförderers oder seiner Hilfspersonen die Berufung auf Haftungsgrenzen versagt blieb, eine Regelung, die die CMR 30 Jahre später übernahm. Im Rahmen der CIM 1952 verdoppelte sich in diesem Fall der Wert der Haftungsgrenze nach Artt. 37 und 40. Auch die Reederhaftung kannte schon damals die Durchbrechung der Haftungsbeschränkungen bei schwerem Verschulden des Reeders und seiner leitenden

---

[105] Basedow, TranspV, S. 423. S.o. vor a.

[106] Rabe, DVIS A, 54 (1985), S. 10.

[107] A.a.O., S. 423f.

[108] BGHZ 86, 234 = NJW 1983, 1263 = TranspR 1983, 100.

Angestellten[109]. Die Einheitlichkeit transportrechtlicher Regelungen gebietet es vor diesem Hintergrund geradezu, auch für die Haager Regeln eine entsprechende Lösung zu erarbeiten. Als erstes internationales Übereinkommen im Transportrecht mussten sie zwangsläufig unplanmäßig lückenhaft bleiben, so dass eine ergänzende Auslegung ihres Inhalts ihrem Sinn und Zweck nicht widerspricht. Jedenfalls steht der gesuchte Interessenausgleich zwischen Beförderer- und Ladungsinteressen nicht zwingend entgegen. Denn dieser beschränkte sich nach der Entstehungsgeschichte der Haager Regeln auf die Verteilung der denkbaren Risiken von Seegütertransporten. Hier sind die Unvollkommenheit der Normierung der Beförderhaftung in den Haager Regeln und ihr Zweck, dem Versender einen unabdingbaren Mindestschutz zu gewähren, zu beachten[110]. Letzterem würde es widersprechen, den Ladungsbeteiligten dem qualifiziert schuldhaften Verhalten des Beförderers sanktionslos auszusetzen.

aa. Anglo-amerikanisches Recht

Zur Überwindung der summenmäßigen Haftungsbegrenzung kommen nach anglo-amerikanischem Recht die overriding obligations, das Konzept der unreasonable deviation sowie negligence in Betracht.

(1) Overriding obligations

Nach dem Common Law kann dem Beförderer die Berufung auf Haftungsgrenzen aufgrund der sog. „overriding obligations“ verweigert werden[111]. Er ist danach vorrangig verpflichtet, alle nötige Ladungsfürsorge zu erbringen und ein see- und ladetüchtiges Schiff zu stellen, so dass eine Begrenzungs- oder Ausschlussklausel im Zweifel eng und damit zu seinen Lasten auszulegen ist[112]. Die Verpflichtungen gelten stets als stillschweigend vereinbart. Kommt es zum Ladungsschaden, werden dem Beförderer die vertraglichen Rechte unabhängig von einem Verschulden aberkannt und er muss in voller Höhe Schadenersatz leisten[113]. Nur durch ausdrückliche Aufnahme der gesetzlichen Freizeichnungen kann der Transporteur sich entlasten. Die Klauseln müssen jedoch sehr präzise formuliert sein, um eine Haftungsbefreiung gewähren zu können, da allgemeine Wendungen hierfür nicht ausreichen[114]. Sie sind

---

[109] Wüstendörfer, NSHR, S. 124; Selvig, a.a.O., S. 110f.

[110] S.o. II.

[111] Auch „implied warranty“ oder „implied undertaking“. Vgl. bereits o. D II 5.

[112] Gilmore & Black, S. 120; Carver, Carriage by Sea, S. 100ff.; Ridley, S. 90; Knauth, S. 137; Selvig, a.a.O., S. 192; Paterson Steamships v. Canadian Wheat (1934) A.C. 538 (545); Payne & Ivamy’s, S. 100; v. Ziegler, Haftungsgrundlage, S. 17, Rn. 27.

[113] Astle, HHR, S. 2f.

bis zur Grenze der „public policy“ gültig, die bei offensichtlichem oder gar absichtlichem Verstoß gegen eine „implied warranty“ überschritten ist[115].

In dem Prinzip der overriding obligations setzt sich die über die Jahrhunderte im Seegütertransportrecht gewachsene Verpflichtung des Beförderers fort, ein taugliches Schiff zu stellen und die Ladung, die er in seine Obhut genommen hat, sorgfältig zu behandeln. Da der Transporteur nach den Haager Regeln zwingend haftet, wenn das Schiff see- und/oder ladeuntüchtig war oder er nicht die nötige Ladungsfürsorge obwalten lassen hatte, findet sich dieser Rechtsgedanke in dem Abkommen wieder und wird daher zur Begründung der Durchbrechung von Haftungsgrenzen herangezogen[116].

Die Pflichten des Carrier, sein Schiff see- und ladetüchtig zu machen, sowie zur Ladungsfürsorge sind „non-delegable“, so dass ihm ein Verschulden seiner abhängigen Gehilfen sowie selbständigen Hilfspersonen in Bezug auf diese Verpflichtungen vollen Umfangs zugerechnet wird. Die Folge ist die Durchbrechung der Haftungsbegrenzungen bei schuldhaftem Verhalten jeglicher Dritter[117].

(2) Haftung des Common Carrier bei Fahrlässigkeit

Ferner sieht das Common Law vor, dass der Common Carrier vergleichbar den Fällen der anfänglichen Seeuntüchtigkeit[118] bei Schäden, die durch „act of God or the king's enemies, or by the fault of the owner or consignor or by the inherent vice of the goods“ verursacht worden sind, seine Befreiungsmöglichkeiten und Haftungsbeschränkungen verliert, wenn er selbst durch Fahrlässigkeit zum Schaden beigetragen hat. Hätte der Schaden vermieden werden können, wenn er die erforderlichen Vorsorgemaßnahmen zur Vermeidung getroffen hätte, ist er haftbar[119]. Eine entsprechende Anwendung dieser Grundsätze auf Haftungsbeschränkungen ist nicht ersichtlich, wegen der Vergleichbarkeit der Regelungsgegenstände und aufgrund der Stellung des Common Carrier im Common Law[120] jedoch wohl nur bei grobem Verschulden

---

[114] Payne & Ivamy’s, S. 100, m.w.N. aus der Rspr.; Carver, a.a.O., S. 101ff., m.w.N.; Ridley, S. 87, 90; Astle, HHR, S. 2f.; Knauth, S. 192. Die US-amerikanischen Gerichte ließen die vollständige Abbedingung der warranty allenfalls bis zum Grad der „due diligence“ zu, wie es dann Inhalt des US-Harter Act wurde.

[115] Betzel, S. 51.

[116] Vgl. Clarke, S. 161.

[117] Gilmore & Black, S. 889ff.; vgl. auch Colinvaux, S. 39ff.

[118] S. soeben (a).

[119] Ridley, S. 85, 87, 90; Astle, HHR, S. 2f.; vgl. die Nachweise zur Rechtsprechung bei Ping-fat, S. 102ff.

[120] Vgl. o. D II 4.

denkbar[121].

(3) Deviation

Schließlich wird die Durchbrechung nicht nur der Freizeichnungstatbestände, sondern auch der Haftungsbeschränkung des Art. IV § 5 HR nach anglo-amerikanischem Recht mit der ungerechtfertigte Abweichung, der sog. „unreasonable deviation", die auf den Gedanken des „fundamental breach of contract" zurückgeht[122], als weiterem Anwendungsfall der „implied warranties" begründet[123]. Der Beförderer, dessen Schiff absichtlich entweder die vertragliche bzw. - mangels entsprechender Vereinbarung - die übliche Route ohne eine Rechtfertigung, z.B. zur Rettung von Leben oder Eigentum aus Seenot gem. Art. IV § 2 lit. l HR, verlässt oder der die Güter abredewidrig und ungerechtfertigt auf dem Deck verladen lässt oder eine sonstige Vertragsverletzung (z.B. Verspätung, Benutzung eines anderen Schiffs) begeht, die die Voraussetzungen des intentional misconduct oder der gross negligence erfüllt (sog. non-geographical deviation), haftet aufgrund dieses schweren Vertragsverstoßes umfassend für dadurch kausal herbeigeführte Schäden[124]. Die kontraktlichen Befreiungen werden ausgeschaltet, wenn ein Verhalten vorliegt, dass als Vertragsbruch zu qualifizieren ist. Im Falle ungesetzlicher oder ungenehmigter Abweichungen gilt der Vertrag ab dem Zeitpunkt der Abweichung als aufgehoben, wenn der Ladungsinteressent ihn nicht in Kenntnis der Abweichung als fortbestehend behandelt. Der Beförderer

---

[121] Vgl. die ablehnende Haltung von Carruthers J. für negligence in PS Chelleram & Co. Ltd. v. China Ocean Shipping Co. (1989) 1 Lloyd's Rep. 413 (422f.); Wilson, S. 201.

[122] Tetley, Marine Cargo Claims, S. 744; Pesce, TranspR 1994, 227 (239, Fn. 35).

[123] Vgl. im Einzelnen Stachow, S. 109ff., und Götz, S. 131f., 172, Fn. 28, auch Offerhaus, S. 19; a.M. Scrutton, S. 453, wo die Durchbrechung nur angenommen wird, sofern die Haager Regeln aufgrund Vertrages einbezogen worden waren, nicht jedoch bei Geltung qua Gesetz. Einschränkend Selvig, a.a.O., S. 113, 116f., der grundsätzlich die Grenze nach Art. IV § 5 HR unangetastet lassen will, weil eine geographische Abweichung nicht zwingend mit einer Gefahrerhöhung für das Gut verbunden sei. Erhöhe sich das Risiko hingegen, indem der Beförderer oder seine leitenden Angestellten im vollen Bewusstsein der Missachtung der Ladungsinteressen eine Abweichung vornehmen, soll die Haftungsbegrenzung bei Eintritt eines Schadens überwunden werden. Bei grober Fahrlässigkeit, insbesondere der Hilfspersonen, verneint Selvig dagegen die Durchbrechung.

[124] Gilmore & Black, S. 177; Sassoon/Cunningham, S. 168; Stahl, S. 91f.; Pesce, TranspR 1994, 227 (231, Fn. 35); Stachow, S. 109ff.; Selvig, a.a.O., S. 136. Ausführlich zu den Voraussetzungen der geographischen und sonstigen Abweichung sowie zur Frage der Rechtfertigung v. Ziegler, S. 188ff., Tetley, Marine Cargo Claims, S. 350ff., mit zahlreichen weiteren Nachweisen zur angel-amerikanischen Rechtsprechung und Gilmore & Black, S. 177ff. Die Voraussetzung eines Kausalzusammenhangs wurde von Autoren eingeführt, die zu den Haager Regeln eine vermittelnde Auffassung vertreten, und ergibt sich dabei aus den Worten „damage resulting therefrom" in Art. IV § 4 HR und aus der Haftung für verschuldete Schäden durch unbenannte Gefahren in Art IV § 2 lit. q HR. Nach der ursprünglichen Deviation-Doktrin war die Ursächlichkeit hingegen nicht erforderlich (vgl. Sassoon/Cunningham, S. 176f.; Stachow, S. 117f.; Tetley, Marine Cargo Claims, S. 749f.).

kann sich folgerichtig nicht mehr auf sein Recht aus den Ausschlüssen beziehen[125]. Ihm kommen allenfalls die Haftungsbefreiungen des Common Law, namentlich „Act of God or King's Enemies“ bzw. „inherent vice“ zugute, wenn er beweist, dass er sich ohne Abweichung in gleicher Weise hierauf hätte berufen können. Denn er hat den Transport infolge der Auflösung des speziellen Beförderungsvertrages als Common Carrier durchgeführt[126]. Durch die Beseitigung des Vertrages hat der Beförderer die Güter ohne Grund in seiner Obhut und wird als „wrongful possessor“ behandelt, der sogar einer schärferen Haftung unterliegt als der Common Carrier[127]. Nach US-amerikanischer Rechtsprechung haftet der Beförderer wie ein „insurer“, der die wohlbehaltene Ablieferung der Ladung zu gewährleisten hat, so dass bei unvernünftiger Abweichung die Haftungsbegrenzungen nicht greifen[128].

Die Haager Regeln selbst haben in Art. IV § 4 das Konzept der Deviation übernommen, allerdings in einer solchen Lückenhaftigkeit[129], dass es der näheren Ausfüllung bedarf.

Der Ausgangspunkt für die Deviation-Doktrin ist nach deutscher Dogmatik eine ergänzende Vertragsauslegung. Ausschluss- und Begrenzungsklauseln, die zum Inhalt des Beförderungsvertrages geworden sind, sollen nur dem vertragstreuen Transporteur zugute kommen. Setzt er sich über die vereinbarten Inhalte hinweg, verliert er die ihn begünstigenden Klauseln ebenfalls. Rechtfertigungsgrund für diese Rechtsfolge ist der in der Abweichung liegende besonders schwerwiegende Vertragsbruch.

Die ursprünglich im anglo-amerikanischen Seeversicherungsrecht[130] entstandene Deviation-Doktrin führt im deutschen Recht zur quasi-vertraglichen Haftung. Unreasonable Deviation ist positive Forderungsverletzung, in diesem Zusammenhang passender „Vertragsverletzung“ zu nennen. Übergeht der

---

[125] Carver, Rn. 1187ff.; Hain SS. Co. v. Tate & Lyle, (1955) Ll. L. Rep. 159; Ridley, S. 95; Colinvaux, S. 100; Sassoon/Cunningham, S. 168.

[126] Carver, Rn. 1196; Colinvaux, S. 100.

[127] Ridley, S. 95.

[128] The „Ocean Liberty“ (1953) 1 Ll.L. Rep. 38 (48); Tetley, a.a.O., S. 744; Sassoon/Cunningham, S. 168; Knauth, S. 240f., und für die Ladungsfürsorge in Art. III § 2 HR ausdrücklich in der 1. Aufl. auf S. 113.

[129] Vgl. Tetley, Marine Cargo Claims, 2. Aufl., S. 25 u. 349.

[130] Ladungsschäden infolge ungerechtfertigter Abweichung von der vertraglich vorgesehenen Schiffsroute hatten den Verlust des Versicherungsschutzes zur Folge. Diese Konzeption wurde auf den Seebeförderungsvertrag ausgeweitet, indem dessen Bestimmungen aufgehoben wurden. Der Beförderer konnte sich somit nicht mehr auf Haftungsbefreiungen und -begrenzungen berufen und hatte für alle Schäden einzustehen (Gilmore & Black, S. 176f.; Knauth, S. 245; Sassoon/Cunningham, S. 168).

Beförderer wesentliche Schutz- und Verfahrenspflichten im Rahmen des Vertragsverhältnisses, was gerade bei vorsätzlichem oder grob fahrlässigem Verhalten zum Nachteil des anderen Parts der Fall ist, so muss er nach angelsächsischem Recht sein Gegenüber aufgrund der Vertragsverletzung so stellen, als gäbe es zu seinen Gunsten keine Haftungsbegrenzung[131]. Die qua Gesetz in den geschlossenen Vertrag einbezogenen Begünstigungen verliert er infolge seines eigenen vertragswidrigen Verhaltens. Er stellt sich nämlich außerhalb des Vertrages, so dass die vertragliche Geschäftsgrundlage wegfällt[132]. Diese Rechtsfolge rechtfertigt sich mit Blick auf den Zweck der Haager Regeln, den Drittempfänger zu schützen, der zwar seine Rechte aus der bill of lading herleitet, auf die vertraglichen Abreden aber keinen Einfluss hat. Insbesondere lassen die Haager Regeln nach Art. IV § 5 Abs. III HR genau die Erhöhung der Haftungshöchstsumme durch vertragliche Abrede zu, und zwar bis zur vollen Höhe des Güterwertes. Erzwingen kann der Dritte dies nicht. Außerdem wird auf diese Weise vermieden, dass der Dritte das Risiko tragen muss, dass ein besonderer Wert der Ladung nicht durch die die Begrenzung ebenfalls überwindende Wertdeklaration abgesichert ist.

Die Konzeption der unreasonable deviation wurde von der Rechtsprechung in den USA, Kanada und Großbritannien von jeher nicht nur in Fällen angewandt, in denen eine geographische Abweichung zu verzeichnen war[133]. Auch unerlaubte Decksverladung und andere Vertragsverletzungen wurden den gleichen Sanktionen unterstellt, in den USA durch direkte Anwendung der „deviation“[134]. In Kanada und Großbritannien werden an andere Vertragsverstöße, die einen „fundamental breach“ darstellen, lediglich die gleichen Rechtsfolgen geknüpft, sofern sie nicht durch Vertrag oder Handelsbrauch legitimiert sind,

---

[131] Insofern hinkt der Vergleich mit der deutschen positiven Forderungsverletzung allerdings, weil die Eingehung eines Transportvertrages unter Einbeziehung von Haftungsbefreiungen nicht der durch den Vertragsbruch herbeigeführte Schaden ist. Nur dann könnte aber nach deutschem Recht, anders als im anglo-amerikanischen, im Wege des Schadenersatzes die Aufhebung des Vertrages einschließlich seiner Freizeichnungsvorschriften verlangt werden. Stattdessen beschränkt sich der Anspruch aus positiver Forderungsverletzung auf die Beseitigung des kausal durch die Deviation verursachten Güterschadens.

[132] Tetley, a.a.O., S. 747.

[133] V. Ziegler, Haftungsgrundlage, S. 297, Rn. 527. Zu den hiermit verbundenen Streitständen im anglo-amerikanischen Rechtsraum, die vornehmlich auch grundsätzliche Rechtsfragen des angelsächsischen Rechts betreffen und daher hier nicht eingehender erläutert werden sollen, vgl. die ausführlichen Darstellungen aus jüngerer Zeit von Stachow, S. 118ff., und v. Ziegler, S. 205ff.

[134] Offerhaus, S. 19. Vgl. z.B. The „Ocean Liberty“, (1953) 1 Ll. Rep. 38 (48). Als leading case bestimmt Jones and Guerrero v. The Flying Clipper, (1954) 116 Fed. Supp. 386, 1954 A.M.C. 259 (S.D.N.Y. 1953), die Durchbrechung der Haftungsbegrenzungen nach den Haager Regeln in den USA (zu weiteren Nachweisen vgl. Tetley, a.a.O., S. 748, Fn. 57). Was die Deckverladung angeht, so ist diese Frage in der Praxis durch die heute nahezu ausschließliche Verwendung von Containern beim Stückguttransport überholt, da diese auch und gerade für die Beförderung auf Deck konzipiert sind (vgl. statt aller Gilmore & Black, S. 183).

wobei in Kanada eine Beschränkung auf absolut unvernünftige Abweichungen gemacht wird[135].

Nach Tetley[136] führt ein solcher „fundamental breach of contract“ zur Durchbrechung der Haftungsgrenzen des Art. IV § 5 HR. Die freiwillige Abweichung vom Vertrag nimmt ihm die Geschäftsgrundlage und beseitigt die Rechte des Carrier aus demselben. Denn er hat die Ladung einem Risiko ausgesetzt, das außerhalb des Vertrages liegt. Würde der Beförderer dennoch das Recht behalten, sich auf die Haftungsbegrenzungen zu berufen, wäre er gegen die Konsequenzen seines eigenen schuldhaften Fehlverhaltens immun[137]. Als den Haager Regeln zu entnehmender schwerwiegender Vertragsbruch wird von Tetley die bereits genannte unerlaubte Decksverladung neben der Abweichung - und der den Verlader betreffenden falschen Wertdeklaration - angeführt. Außerdem fügt er den allgemeinen Kasus der „fundamental breach“-Doktrin des groben Verschuldens in der Form des Vorsatzes sowie der groben und bewussten Fahrlässigkeit hinzu. Zwar würden die Haager Regeln nicht ausdrücklich eine Rechtsfolge an den Vertragsverstoß knüpfen, üblicherweise sei dies aber der Verlust der begünstigenden Klauseln. Denn diese nehmen an dem Vertrag, der gebrochen worden ist, teil, weil sie dessen Bestandteil geworden sind[138]. Art. IV § 5 HR soll diesem Lösungsansatz zur Überwindung der Haftungsbegrenzungen nicht entgegenstehen. Denn mit dem schwerwiegenden Vertragsbruch werde der Transportvertrag im Hinblick auf die Rechte des Beförderers aufgelöst, so dass die automatisch einbezogenen Gesetzesvorschriften der Haager Regeln ebenfalls keine Wirkung haben würden[139]. Die Anwendbarkeit der „deviation“ ergebe sich aus Art. IV § 4 HR, der bestimmt, dass eine „reasonable deviation“ nicht als Bruch der Haager Regeln bzw. des Beförderungsvertrages anzusehen ist. Im Umkehrschluss müsse folglich eine „unreasonable deviation“ als Vertragsverstoß zu qualifizieren sein. Denn die Haager Regeln seien nicht abschließend,

---

[135] V. Ziegler, S. 194; Scrutton, S. 167, Fn. 87; Carver, Carriage by Sea, Rn. 550. Vgl. den The „Flying Clipper“ für Großbritannien entsprechenden Leitfall The „Ixia“, Stag Line Ltd. v. Foscolo, Mango & Co. (1932) A.C. 328.

[136] A.a.O., S. 747f.; ablehnend Betzel, S. 108ff. und 143. In der Rspr. wurde die Durchbrechung bei Deviation u.a. bejaht in Constructores Tecnicos, S. de R.L. v. Sea-Land Service, Inc. (1992) A.M.C. 1284, 1289 (5th Cir. 1991); English Electric Valve Co. v. M/V Hoegh Mallard (1987) A.M.C. 1351, 1358 (2nd Cir. 1987); Ingersoll Milling Machine Co. v. M/V Bodena (1988) A.M.C. 223, 234 (2nd Cir. 1097).

[137] Tetley, a.a.O., S. 747f.

[138] A.a.O., 2. Aufl., S. 25ff.

[139] Tetley, a.a.O., 2. Aufl., S. 27, m.w.N.; Colinvaux, S. 101. Carver, a.a.O., Rn. 550, drückt es so aus: „For, by Art. II, the provisions of the Rules apply only under a contract of carriage covered by a bill of lading or similar document of title: if that contract goes, so go the Rules with it.“ A.A. Scrutton, S. 453, wo allein auf den Wortlaut hingewiesen wird, sowie The „Herman Schulte“, Atlantic Mutual Insurance Co. vs. Poseidon Schiffahrt (1963) A.M.C. = 206 Fed. Supp. 15 (N.D. Ill. 1962), und Du Pont vs. S.S. Mormacvega and Moore MacCormack Lines (1974) A.M.C., 67. Zum Teil wird die Anwendbarkeit der Deviation-Doktrin ausschließlich angenommen, wenn die Haager Regeln kraft Parteivereinbarung, z.B. aufgrund von Paramount-Klauseln, für den Transportvertrag gelten. Zu diesen Fällen gehören auch die beiden Leitentscheidungen The „Ixia“ und The „Flying Clipper“.

womit Raum für die Sanktionen der allgemeinen Gesetze, in diesem Fall des Civil Law und des Common Law, sei[140].

Diese Sichtweise schließt sich der Auslegung der französischen Instanzengerichten an[141], die früher die Haftungshöchstgrenzen bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit ausschlossen, was jedoch durch das Gesetz vom 16. Juni 1966 inzwischen überholt ist[142].

In personaler Hinsicht beschränkt die anglo-amerikanische Rechtswissenschaft die Durchbrechung der Haftungsbeschränkung für den Regelfall, dass der Beförderer ein großes Unternehmen oder ein Konzern ist, auf qualifiziert schuldhaften Vertragsbruch leitender Angestellter, deren Verhalten ihm wegen der Steuerfunktion und Entscheidungskompetenz zugerechnet werden kann[143]. Allerdings sind die transportvertraglichen Pflichten der Ladungsfürsorge nach Common Law „non-delegable", so dass der Transportunternehmer, der die Aufgaben auf abhängige oder selbständige Gehilfen überträgt, voll für deren Verschulden einstehen muss, egal welche Position sie bekleiden[144].

bb. Italien

Italien ratifizierte die Haager Regeln 1939 und arbeitete sie in den Codice della Navigazione von 1942 ein[145]. Vorher war im italienischen Seebeförderungsrecht mehrheitlich anerkannt gewesen, dass der Beförderer sich bei qualifiziert schuldhaftem Verhalten nicht auf zu seinen Gunsten vereinbarte Haftungsbefreiungen und -begrenzungen berufen konnte[146]. Zur Begründung wurden der „publico ordinamento

---

[140] Tetley, a.a.O., 2. Aufl., S. 29, und 3. Aufl., S. 746; The „Ixia", Stag Line Ltd. v. Foscolo, Mango & Co., 41 Ll.L. Rep. 165; Gram, S. 119.

[141] Cour de Cassation (1954) D.M.F. 14, zitiert nach Tetley, a.a.O., S. 35, Fn. 29.

[142] Vgl. den Auszug bei Tetley, a.a.O., 2. Aufl., S. 36.

[143] Bonelli, S. 172ff., m.w.N.; Selvig, a.a.O., S. 136.

[144] Bonelli, S. 186f., m.w.N.; Gilmore & Black, S. 889ff. Vgl. schon o. (a).

[145] Intern hatte Italien den Inhalten der Haager Regeln bereits mit Gesetz Nr. 1638 vom 19.7.1929 Wirkung verliehen, ohne sie jedoch bereits völkerrechtlich verbindlich zu ratifizieren (Righetti, Responsabilità, S. 21; Lefebvre D'Ovidio/Pescatore, S. 242; Brunetti, a.a.O., III/1, S. 312; vgl. auch Necker, FS-Stödter, S. 90). Auch nach Inkrafttreten des Codice della Navigazione vom 21.4.1942 wurde die Fortgeltung des auf ein Dekret vom 6.1.1928 zurückgehenden Gesetzes trotz mancher auf Art. 1329 C.N. beruhenden Zweifel bejaht (Berlingieri, Dir. Mar. 1952, S. 499ff.; Schaps/Abraham, Anh. III § 663b, Rn. 8; Carbone, Responsabilità, S. 2ff., mit Nachweisen aus der ital. Rspr.).

[146] Scorza, S. 131f., m.w.N. aus der Rechtsprechung; Carbone, Responsabilità, S. 158f.; Berlingieri, S. 232, Fn. 2, m.w.N.; Cass., 18.12.1942, zit. nach Dominedò, S. 221. Vgl. schon o. D II 6. Gleiches sollte gelten, sofern die

degli scambi“ und alle „buon costume mercantile“ angeführt, als deren Ausfluss dem Ladungsbeteiligten garantiert sein sollte, dass der Beförderer sich nicht ungestraft in Widerspruch zu seinen fundamentalen rechtlichen Verpflichtungen setzte[147]. Die Corte di Cassazione setzte daneben den Schutz des Gleichgewichts der gegenseitigen Verpflichtungen der Vertragspartner, insbesondere über eine Anpassung der Frachtraten voraus[148].

(1) Verhalten des Beförderers

Durch die Übernahme von Art. IV § 5 HR in den italienischen Codice della Navigazione[149] änderte sich die Rechtsprechung der Instanzengerichte trotz des eindeutigen Wortlautes der Haager Regeln zunächst nicht. Vielmehr wurde darauf verwiesen, dass ungeachtet der Worte „in keinem Falle“ in Art. IV § 5 HR die Begrenzungsklauseln stets der Auslegung zu unterziehen seien. Sie müssten weiter so interpretiert werden, dass der Beförderer sich ihrer nicht mehr bedienen könne, wenn er vorsätzlich oder grob fahrlässig einen Schaden herbeigeführt habe, zumal die Worte „in ogni caso“ (in any event) in Art. 423 C.N. fehlten. Anderenfalls würde „absurder“ Weise der Nichtausführung der beförderungsvertraglich bestimmten Leistungen Vorschub geleistet[150]. Dem hatte schon zuvor die Betrachtungsweise italienischer Gerichte zu Art. IV § 5 HR entsprochen, die durch Auslegung bei vorsätzlich oder grob fahrlässig verursachten Schäden die Haftungsbeschränkung versagt hatten, wie es vor Inkrafttreten der Haager Regeln bereits gängige Auffassung in Italien gewesen war[151]. Auch die Corte d’Appello[152] befand, dass zu

---

Haftungsbegrenzung wegen der niedrigen Summe praktisch zu einer Haftungsfreistellung führte (Scorza, S. 132; Brunetti, a.a.O., II, S. 190). Vgl. allerdings die Nachweise bei Scorza, S. 132, Fn. 1, zur Rechtsprechung, die schweres Verschulden des Kapitäns nicht ausreichen ließ.

[147] App. Genova, 13.12.1940, Dir. Mar., 1942, S. 214; Cass., Foro it., 1943, S. 590; Carbone, Responsabilità, S. 158f.

[148] Cass., a.a.O.; dies., 27.02.1936, Foro it. 1936 I, 297 und 1010; vgl. ferner die Ausführungen bei Dominedò, S. 222, 228: diese Voraussetzung entsprang Art. 416 Codice di Commercio, der sich allerdings ausschließlich auf Eisenbahntransporte bezog und das Vorliegen eines Monopols erforderte.

[149] Art. 423 C.N. a.F.

[150] Trib. Genova, 19.6.1948, Dir. Mar., 1948, S. 244; Trib. Genova, 11.4.1951, Dir. Mar. 1951, S. 234. Ebenso Pret. Genova, 1.3.1949; App. Genova, 21.3.1950; Trib. Genova, 27.5.1950 und 19.7.1951; App. Genova, 11.9.1954; Trib. Napoli, 30.9.1955; Trib. Genova, 6.2.1956 und 23.4.1964; alle zitiert nach Carbone, Giurisprudenza, S. 1268. Vgl. auch App. Genova, 9.10.1952, in: Carbone, a.a.O., S. 1281. Ebenso Righetti, Cod. Nav., Art. 423, S. 294f.

[151] Vgl. die Nachweise im Urteil des Trib. Genova v. 19.6.1948, in: Carbone, Giurisprudenza, S. 1267; Carbone, Responsabilità, S. 159.

[152] 11.4.1951, Dir. Mar. 1951, 234 und 9.10.1952, Dir. Mar. 1952, 248.

moralischen und juristischen Erwägungen hinzukomme, dass die vertraglichen Grundpflichten aufgehoben würden, wenn der Beförderer seiner Verantwortlichkeit für qualifiziertes Verschulden enthoben würde. Damit werde nicht nur die Ausführung seiner Verpflichtung, die Ware unversehrt am Bestimmungsort abzuliefern, dem freien Willen des Transporteurs unterstellt[153], sondern auch ein Widerspruch zu Art. 1229 I C.C. erzeugt. Nach dieser Vorschrift ist es den Vertragspartnern - vergleichbar den Regelungen des § 276 II BGB - untersagt, die Haftung des Schuldners für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit vorab auszuschließen. Was aber den Parteien eines Rechtsgeschäft nicht gestattet sei, könne nicht durch das Gesetz ins Gegenteil verkehrt werden.

Art. 1229 C.C. stellt eine allgemeine Regel des ordine pubblico für alle Arten von Verträgen auf, die nur durch eine anderweitige ausdrückliche Gesetzesvorschrift durchbrochen werden kann[154]. Das Verhältnis des Beförderers zu seinem Vertragspartner wird wegen der subsidiären Anwendbarkeit des italienischen Zivilrechts bei Lücken des Codice della Navigazione über dessen Art. 1 ebenfalls durch Art. 1229 I C.C. bestimmt, da eine abweichende Regelung fehlt[155]. Der Begriff „patto“ (=Vertrag) in der genannten Norm soll nach dieser Auffassung in dem Sinne weit ausgelegt werden, dass außer frei vereinbarten Vertragsklauseln dispositive Gesetzesklauseln, die Inhalt der Vereinbarung werden, Art. 1229 I C.C. entsprechen müssen[156]. Daher erfasse diese Regel die abdingbare Klausel des Art. 423 C.N. Ein Hinweis darauf, dass mit Art. 423 C.N. vom allgemeinen Prinzip abgewichen werden solle, finde sich in diesem nämlich nicht[157].

In der Parallelvorschrift des Art. 952 C.N., die die Haftungsgrenzen für den Luftfrachtführer regelt, ist die Durchbrechung bei qualifiziertem Verschulden ausdrücklich vorgesehen. Jedoch führe diese formale

---

[153] So auch Trib. Genova, 8.5.1957, in: Carbone, Giurisprudenza, S. 1269 und App. Genova, 9.10.1952, a.a.O., S. 1281, die auf die Verpflichtung desjenigen, der es übernommen hat, eine Sache auszuliefern, hinweist, diese sorgfältig zu verwahren (Art. 1214 C.C.). Aus diesem Grunde wurde in Italien ein Meinungsstreit darüber geführt, ob die Begrenzungsvorschriften der Haager Regeln tatsächlich nur die Haftung einschränken oder sogar die Leistungspflicht (vgl. zum Streitstand die Nachweise bei Lefebvre D'Ovidio/ Pescatore, S. 244, Fn. 43).

[154] Die Corte di Cassazione wies in einem Urteil vom 16.09.1980; in: Carbone, Giurisprudenza, S. 1279 (1280), in einem Fall zum Straßengütertransport auf weitere Vorschriften des Codice Civile hin, die dasselbe Rechtsprinzip eines Rechteverlustes bei schwerem Verschulden enthalten, wie z.B. Artt. 1713 II, 1892, 1900 I.

[155] Trib. Genova, 19.6.1948, a.a.O. und in: Carbone, Giurisprudenza, S. 1267; Righetti, Cod. Nav., S. 294f. Vgl. auch Lefebvre D'Ovidio/Pescatore, S. 396.

[156] Trib. Genova, 10.12.1949, in: Carbone, Giurisprudenza, S. 1285f.; ebenso Ferrarini, Dir. Mar. 1948, 423, zit. nach Berlingieri, Dir. Mar. 1960, 241 (243).

[157] Ferrarini, a.a.O., S. 423; ebenso Auletta, Riv. Dir. Nav., 1952, 180ff., zit. nach Berlingieri, Dir. Mar. 1960, 241 (243).

Abweichung nicht zu materiellen Konsequenzen, da eine Ungleichbehandung beider Personen wegen der Gleichartigkeit des Risikos nicht gerechtfertigt sei. Die Verfasser von Art. 952 C.N. hätten lediglich präzise festgelegt, was durch Art. 1229 C.C. ohnehin Rechtswirklichkeit sei[158].

Die genannte Ansicht entsprang zunächst allerdings nicht zuletzt dem Bedürfnis, die Folgen der Haftungsbegrenzung, die wegen der schnellen Entwertung der Lira einer Haftungsbefreiung gleichkam, abzuschwächen[159]. Dagegen wurde argumentiert, dass Art. IV § 5 HR nicht den Zweck habe, eine Ersatzsumme zu gewährleisten, die den tatsächlich eingetretenen Schaden abdeckt, sondern den Beförderer zu entlasten[160]. Außerdem stelle Art. 423 C.N. nicht auf den Grund des Schadens ab, sondern komme nach den Anmerkungen des Justizministers zum gesetzgeberischen Zweck dieser Norm unabhängig davon zur Anwendung, welches Ereignis den Schaden ausgelöst hat[161]. Neben dem Wortlaut des Art. 423 C.N., insbesondere im Vergleich mit der abweichenden, ausdrücklichen Formulierung des Art. 952 C.N., spreche die Zulässigkeit einer Vorabfestlegung des ersatzfähigen Schadens bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Nichterfüllung durch Art. 1382 C.C. gegen eine Durchbrechung bei qualifiziert schuldhaftem Verhalten. Denn eine solche Festsetzung sei ebenfalls Haftungsbegrenzung[162]. Die Regelung des Art. 423 C.N. enthalte zudem nach dem Willen des Gesetzgebers, das Gesamtprinzip des Art. IV § 5 HR inkl. der Inhalte der Wendung „in any case“ zu übernehmen, aufgrund von Zweckmäßigkeitserwägungen doch die von der Gegenauffassung verneinte Ausnahme vom allgemeinen Grundsatz des Art. 1229 C.C.[163]. Dies zwinge zu der Interpretation, dass eine volle Haftung durch schweres Verschulden nicht begründet werden könne, zumal Art. 1229 C.C. nur für vertragliche Abreden

---

[158] Trib. Genova, 19.6.1948, a.a.O., S. 1268; ebenso Grigoli, S. 310; einschränkend De Gonzalo, Dir. Mar. 1981, 634, der nur Vorsatz des Beförderers genügen lassen will; a.A. Trib. Napoli, 17.3.1954, in: Carbone, Giurisprudenza, S. 1268. Auch im Seetransportrecht existiert mit Art. 943 C.N. für die Personenbeförderung eine Norm, die die Haftungslimits bei qualifiziert schuldhaftem Verhalten des Beförderers oder seiner Hilfspersonen beseitigt (Vgl. auch Cass., 16.09.1980, in: Giurisprudenza, S. 1279 (1280)).

[159] App. Genova, 9.10.1952, a.a.O., S.1281. Die App. Torino, 17.3.1951, Foro it. 1952, I, S. 98, zitiert nach Manca, S. 173, Fn. 7, hat die Anwendbarkeit der Begrenzung aus diesem Grund in seinem Fall verneint, weil der Marktwert des beschädigten Gutes bekannt und der Beförderer sich dadurch der Weite des Haftungsrisikos bewusst gewesen war.

[160] Manca, S. 173. Diese Auffassung erscheint jedoch unzutreffend, da mit Art. IV § 5 HR sehr wohl auch ein Mindestersatzanspruch des Gütereigentümers gewährleistet werden sollte (vgl. hierzu unten c).

[161] Manca, S. 173.

[162] Fiorentino, I Contratti Navali, S. 197f.; Dominedò, S. 227.

[163] Berlingieri, Dir. Mar. 1960, 241 (244); Fiorentino, a.a.O., S. 198, der als weiteres Argument anführt, dass dem Ladungsbeteiligten die Möglichkeit unbenommen bleibt, die Haftungsgrenze durch Wertdeklaration auszusetzen.

und nicht für gesetzliche Regelungen gelte, die auf den Vertrag einwirken. Eine derartige Interpretation des Wortes „patto“ überschreite die Grenzen zulässiger Gesetzesauslegung. Außerdem sei Art. 423 C.N. lex posterior und lex specialis im Verhältnis zu Art. 1229 C.C.[164]. Da die Vorschrift auf ein internationales Abkommen zurückgehe, habe die nationale Auslegung zurückzutreten, so dass die Interpretation abweichend von italienischen Rechtsprinzipien an den Quellen der Haager Regeln zu orientieren sei[165].

Erst 1965 entschied das Appellationsgericht in Genua in zwei Verfahren zugunsten des Beförderers und hielt sich in den Entscheidungsgründen streng an den Wortlaut der Haager Regeln, wie er in Art. 423 C.N. übernommen worden war[166]. In der Folge wurde diese Auslegung durch die Corte di Cassazione bestätigt[167]. Diese führte aus, dass, da es sich bei Art. 423 C.N.um eine auf internationales Recht zurückgehende Norm handele, für deren Interpretation das nationale Recht nicht herangezogen werden könne. Die Corte d'Appello in Messina fügte dem hinzu, dass diese Sicht durch die Neuerungen des Visbyer Protokolls bestätigt würde[168]. Darüber hinaus entschied die Corte di Cassazione entsprechend der oben zitierten Literaturmeinung inzwischen, dass die Vorschriften des Art. 1229 C.C. nicht gelten, wenn der Haftungsausschluss oder die Begrenzungsklausel auf einem Gesetz beruhe, sondern allein bei rechtsgeschäftlichen Abreden[169].

Die Kritik an dieser Haltung der Obergerichte blieb nicht aus. Bemängelt wurde, dass allein zugunsten des Wortlautes keine umfassende und ausgleichende Abwägung der beteiligten Interessen unter Einbeziehung der dem Transportvertrag eigenen Risiko- und Pflichtenverteilung mehr stattfinde und die Vorgeschichte völlig außer Acht gelassen werde[170]. Dies gehe nicht nur zu Lasten der wirtschaftlichen Ausgeglichenheit des einzelnen Beförderungsgeschäftes, sondern unterlaufe darüber hinaus mit Blick auf die oben bereits

---

[164] Berlingieri, Dir. Mar. 1960, 241 (244); Argan, Dir. Mar. 1955, 177 (187f.).

[165] Argan, a.a.O., S. 178f.

[166] App. Genova, 23.1.1965, Dir. Mar. 1965, S. 642, und 25.5.1965, Dir. Mar. 1965, 584. Vgl. zuvor schon Trib. Napoli, 17.3.1954, a.a.O., und die weiteren Nachweise bei Carbone, Giurisprudenza, S. 1268.

[167] Cass., 23.4.1969, Nr. 1278, Dir. Mar. 1969, S. 72.

[168] App. Messina, 25.1.1980, Dir. Mar. 1980, S. 633ff. Ähnlich Trib. Genova, 6.9. 1978, in: Carbone, Giurisprudenza, S. 1277 (1278).

[169] Cass., v. 23.4.1975, Nr. 1582, Foro pad. 1975, I, S. 287, zitiert nach Pescatore/Ruperto, Codice Civile, Art. 1229, Anm. 1. Ebenso Trib. Genova, 6.9.1978, a.a.O., S. 1277.

[170] Carbone, a.a.O., S. 161f. Ähnlich Bonelli, S. 172ff., der allerdings grobe Fahrlässigkeit nicht ausreichen lassen will, S. 182ff.

dargestellte anglo-amerikanische Lösung die einheitliche internationale Anwendung des Abkommens[171]. Vor allen Dingen wird die Gefahr herausgestellt, dass der Beförderer keine Veranlassung mehr sehen wird, weitergehenden Schaden zu vermeiden, wenn der bereits entstandene Schaden sein Haftungslimit überschritten hat[172]. Zudem verstoße es gegen den italienischen wie internationalen ordine pubblico, wenn Vorsatz und bewusste grobe Fahrlässigkeit die Haftungsbeschränkungen unberührt ließen[173]. Diese Auffassung wird durch den vom italienischen Gesetzgeber bei der Einarbeitung in den Codice della Navigazione ausdrücklich geäußerten Willen gestützt, das Abkommen in seinem originären Geist zu respektieren[174]; dieser ist international und in erster Linie auf die anglo-amerikanischen Ursprünge zurückzuführen. Denn die treibende Kraft für ihre Erarbeitung waren die Wirtschaftsmacht der britischen und US-amerikanischen Beteiligten und die Entwicklung der Freizeichnungsklauseln in diesen Ländern.

Die Deviation wurde von der italienischen Rechtsprechung[175] als Auslöser für die Überwindung der Haftungsschranke abgelehnt. Sie sei dem Regelungssystem der Haager Regeln fremd und sei deshalb für deren Anwendung irrelevant.

(2) Qualifiziertes Gehilfenverschulden

Nach der zuletzt genannten Meinung[176] hat der Seegüterbeförderer neben dem eigenen schweren Verschulden hinsichtlich der Überwindung der Haftungsgrenzen auch für das Verhalten seiner Leute einzustehen, soweit sie mit den Gütern in Ausführung der Beförderung in Berührung kommen. Nach Art. 1228 C.C. habe der Geschäftsherr nämlich für alle Konsequenzen aus Gehilfenhandlungen einzustehen, seien sie nun haftungsbegründend oder Haftungsgrenzen durchbrechend[177]. Eine Beschränkung auf leitende Angestellte, ja selbst auf abhängige Gehilfen, solle es nicht geben, weil hinreichende

---

[171] Carbone, a.a.O., S. 161f.

[172] Carbone, a.a.O., S. 161.

[173] Grasso-Cavani, Anm. zu Art. 423.

[174] Righetti, Responsabilità, S. 22.

[175] App. Genova, 26.03.1981, Dir. Mar. 1981, S. 60.

[176] Carbone, a.a.O., S. 165.; Bonelli, S. 180, 184ff.; Grigoli, S. 309; a.A. Righetti, Cod. Nav., S. 296; Lefebvre D'Ovidio/Pescatore, S. 396; Fiorentino, a.a.O., S. 197f.

[177] Bonelli, S. 186f. Ähnlich Grigoli, S. 309, der auf Verstöße gegen die Grundsätze des ordine pubblico abstellt In Art. IV § 2 lit. a HR wurde dagegen eine ausdrückliche Ausnahme von Art. 1228 C.C. gesehen, die dessen Anwendungsbereich einschränkt (Zunarelli, S. 106; Dardani, Dir. Mar. 1979, S. 552), wie sie bei Art. 1229 C.C. nach der oben skizzierten Meinung fehlte.

Abgrenzungskriterien für die Unterscheidung gegenüber anderen Hilfspersonen fehlten[178]. Dafür werden nur bei Gelegenheit des Transports durch die „ausiliari“ herbeigeführte Ladungsschäden nicht zugerechnet[179].

In der Rechtsprechung herrscht Uneinigkeit. Teilweise wird die Durchbrechung der Haftungsbegrenzungen durch schweres Gehilfenverschulden unter Hinweis auf Art. 1229 C.C. abgelehnt[180]. Denn Art. 1228 C.C. lege zwar im italienischen Recht wie § 278 BGB fest, dass der Schuldner für das Verschulden seiner Hilfspersonen einzustehen hat. Aber Art. 1229 C.C. verbiete nicht die Abbedingung des Vertretenmüssens von grober Fahrlässigkeit und Vorsatz der Leute. Wenn also eine vertragliche Begrenzung möglich sei, so müsse dies erst recht für eine gesetzliche gelten, wobei Art. 1228 C.C. ohnehin dispositiv sei[181]. Nach einer anderen Meinung soll das schwere Verschulden abhängiger Hilfspersonen, der sog. preposti (leitende Angestellte) und dipendenti (abhängige Gehilfen), wie das von unabhängigen Dritten, den sog. ausiliari, zur Durchbrechung der Grenzen des Art. 423 C.N. führen[182]. In enger Auslegung des Art. 423 C.N. trete von Gesetzes wegen bei schwerem Verschulden von Gehilfen keine Begrenzung ein, wenngleich diese Rechtsfolge durch eine von Art. 1229 C.C. nicht untersagte vertragliche Abrede herbeigeführt werden könne. Zu dieser Interpretation des Art. 423 C.N. zwinge zum einen der Vergleich mit Art. 952 C.N.., der die Durchbrechung der Haftungsbegrenzungen zu Lasten des Luftfrachtführers bei qualifiziertem Verschulden abhängiger Hilfspersonen ausdrücklich anordne, so dass einheitliche Rechtsfolgen in beiden Transportarten eintreten müssten. Dem wird von der Gegenauffassung - im übrigen der ursprünglichen und später aufgegebenen Rechtsprechung desselben Gerichts - entgegengehalten, dass gerade der unterschiedliche Wortlaut beider Normen dafür spreche, dass der Gesetzgeber im Seetransportrecht gerade keine Durchbrechung von Haftungsbegrenzungen bei schwerem Gehilfenverschulden gewollt habe[183]. Zum anderen müsse das allgemeine Rechtsprinzip, dass der Geschäftsherr sich das Verschulden seiner Gehilfen zurechnen lassen muss, wie es in Art. 2049 C.C. und im

---

[178] Bonelli, S. 178, m.w.N.

[179] Carbone, a.a.O., S. 165.

[180] App. Genova, 9.10.1952, a.a.O., S. 1282; Trib. Genova, 30.1.1956, Dir. Mar. 1956, 418. Vgl. auch Trib. Napoli, 17.3.1954, a.a.O. Der Trib. Genova, 24.3.1953, in: Carbone, Giurisprudenza, S. 1282f., stellte in seiner Entscheidung darauf ab, dass die qualifiziert schuldhaft Handelnden (Kapitän und Offiziere) bei technisch-wirtschaftlicher Betrachtung den Beförderer, in diesem Falle eine Compagnia Unica, darstellten.

[181] Ebenso Fiorentino, a.a.O., S. 197; Ferrarini, a.a.O., 244; Dominedò, S. 225; Argan, a.a.O., S. 187; ähnlich Auletta, a.a.O., S. 180.

[182] App. Genova, 11.9.1954 und 11.12.1958, in: Carbone, Giurisprudenza, S. 1283 und S. 1284.

[183] App. Genova, 9.10.1952, a.a.O.

speziellen für das Vertragsrecht in Art. 1228 C.C. niedergelegt ist, sowohl bei der Haftungsbegründung als auch bei der Durchbrechung von Haftungsschranken Geltung beanspruchen[184]. Denn der Schutzzweck sei derselbe und gerade im Bereich des Seetransportes sei es für den Beförderer ansonsten ein Leichtes sich jeglicher vollen Haftung zu entziehen.

cc. Skandinavien

Die skandinavischen Seegesetze[185] begrenzten in § 122 II a.F. nach Einarbeitung der Haager Regeln die Haftung des Beförderers nicht ausdrücklich, sondern überließen es den Vertragsparteien summenmäßige Beschränkungen zu vereinbaren. Die Vorschrift ermöglichte eine Begrenzung der Haftung auf 1800 Kronen pro Kolli oder Einheit, die der Beförderer sich im Unterschied zu den Haager Regeln allerdings ausdrücklich vorbehalten musste(!). Die Begrenzung griff nicht automatisch ein. Eine höhere Grenzsumme konnte von den Vertragsparteien danach genauso vereinbart werden, wie die Ladungsseite den Wert der Güter zwecks Aufhebung der Kollobegrenzung deklarieren konnte. Durch diese Regelungen blieb es weiterhin möglich, althergebrachte Regeln als unangetastet zu betrachten, nach denen der Beförderer sich für sein eigenes schweres Verschulden bzw. das seiner Leute wegen des darin liegenden Vertragsbruchs nicht wirksam ganz oder teilweise freizeichnen konnte[186]. Ferner bestimmte § 118 a.F., dass der Beförderer für Schäden aufgrund von Beschädigungen und Verlust der in seiner Obhut befindlichen Ware Schadenersatz zu leisten hatte, sofern er nicht den Nachweis erbrachte, dass der Schaden ohne sein eigenes Verschulden[187] oder das derjenigen, für die er einzustehen hatte, eingetreten war.

Die Regel des Art. IV § 5 HR wurde als reine Schutznorm zugunsten des Beförderers angesehen. Dieser

---

[184] App. Genova, 11.12.1958, a.a.O. Vgl. auch Bonelli, S. 179.

[185] In Skandinavien wurden die Grundsätze der Haager Regeln durch zwei verschiedene Gesetze eingeführt: zum einen wurden nach dem Vorbild des brit. COGSA Ende der dreißiger Jahre des vorigen Jahrhunderts eigene nationale Gesetze mit den Inhalten der Haager Regeln erlassen, die den Bereich der internationalen Seebeförderungen mit Konnossementen regeln; zum anderen wurden gleichzeitig unter Einarbeitung der Haager Regeln die die innerstaatliche Küstenschiffahrt und die innerskandinavischen Seetransporte erfassenden Seegesetze von 1891-93 der skandinavischen Länder neu gefasst (Braekhus, S. 15; Bernhardt, S. 149f.; Losch, S. 72; Gram, S. 122f.; Selvig, DVIS A, 25 (1976), S. 8. Schweden: 1936; Dänemark: 1937; Norwegen: 1938; Finnland: 1939). Die Ausgliederung der innerskandinavischen Transporte aus dem Anwendungsbereich der Haager Regeln legten die skandinavischen Staaten vermittels diverser Königlicher Resolutionen untereinander fest (vgl. im Einzelnen Losch, S. 72; Jantzen, S. 234, Fn. b).

[186] Selvig, Unit Limitation, S. 117f.; Sindballe, S. 349; Gram, S. 138. Vgl. auch § 121 II Skand. Seegesetz a.F. Vgl. ferner Bernhardt, S. 158, Björkelund, S. 138, und Braenne/Sejersted, S. 180; Jantzen, S. 234.

[187] Die norwegische Fassung sprach von „fejl eller forsømmelse“.

sollte durch eine Haftungshöchstsumme vor überraschend hohen Schadenersatzforderungen geschützt werden, mit denen er aufgrund falscher Wertangaben seitens der Versenders nicht rechnen konnte[188]. Da solche Fälle aber nur äußerst selten vorkämen, sei die Regelung überflüssig[189].

Mit der Deviation vergleichbare Tatbestände sind auch in Skandinavien entwickelt worden. Jedoch wurden die einschneidenden Rechtsfolgen, die sich an die Abweichung knüpfen, nicht in ihrer Gänze aus dem anglo-amerikanischen Recht übernommen. Das Ergebnis konnte jedoch im Einzelfall dasselbe sein[190]. Zur Deviation als Ansatz zur Überwindung des Art. IV § 5 der skandinavischen Gesetze zur Übernahme der Haager Regeln und des § 122 Skand. SeeG a.F. gibt es keine einschlägige Rechtsprechung und wenig dezidierte Stellungnahmen in der Literatur[191]. Selvig[192] gelangte im Vergleich mit anderen Ländern zu dem Schluss, dass zumindest qualifiziert schuldhaftes Verhalten des Carrier selbst zur vollen Haftung führen musste, wenn der Vertragsbruch Verlust oder Schaden an der Ladung verursacht hatte. Verschulden der Hilfspersonen sollte dagegen nicht genügen. Er ließ aber offen, ob skandinavische Gerichte dazu neigen würden, die Handlungen leitender Angestellter dem Beförderer zuzurechnen[193]. Honka[194] weist daraufhin, dass die Worte „in any event“ aus Art. IV § 5 HR in den nordischen Seegesetzen in den Fassungen der dreißiger Jahre des vergangenen Jahrhunderts keine Entsprechung fanden. Daher sei die Rechtsfolge der ungerechtfertigten Abweichung der Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung gewesen[195].

c. Volle Haftung bei qualifiziertem Verschulden

---

[188] Jantzen, Haag Reglerne, S. 51.

[189] Jantzen, Haag Reglerne, S. 51.

[190] Selvig, a.a.O., S. 109; vgl. ferner Honka, S. 99ff.

[191] Ablehnend jedenfalls Sejersted, S. 84 und Losch, S. 116. Gram, S. 139, spricht im Bereich der Reederhaftung von einem allgemeingültigen Prinzip der Haftungsbegrenzungsdurchbrechung bei „privity“, die insbesondere bei Deviation vorliegen könne. Er weist aber auch daraufhin, dass die Rechtsprechung zu Letzterer von Land zu Land unterschiedlich sei.

[192] A.a.O., S. 137.

[193] Selvig, a.a.O., S. 137. So zumindest Gram, S. 139, für den Bereich der Reederhaftung.

[194] S. 105, m.w.N.

[195] Dies gelte auch noch für die skandinavischen Seegesetze von 1994, die den Haag-Visby Regeln folgen (Honka, S. 105).

aa. Verhalten des Beförderers

Die fehlende ausdrückliche Aufnahme eines Durchbrechungstatbestandes in den Haager Regeln hat zu erheblicher Rechtsunsicherheit geführt, da international die unterschiedlichsten Varianten propagiert wurden[196]. Begünstigt wurde dies natürlich durch das Zugeständnis im Zusatzprotokoll an die südlichen Länder, dass jeder Vertragsstaat die Regeln an sein eigenes Rechtssystem angepasst einführen konnte. Damit war nationalen Besonderheiten bei der Auslegung Tür und Tor geöffnet und die Rechtsvereinheitlichung beendet, bevor sie begonnen hatte[197].

Die Hintergründe für die Entstehung von summenmäßigen Haftungsbeschränkungen sind in der Gefahr zu suchen, welche die den Beförderer historisch treffende volle Haftung bei solchen Gütern bedeutete, deren hoher Wert ihm nicht bekannt war. Neben der Festlegung der zu zahlenden Fracht als Werttarif wurde durch die Wertdeklaration seitens des Versenders auf der einen Seite die Garantie eines Mindestschutzes zu seinen Gunsten ermöglicht. Umgekehrt war der Beförderer gegen überraschend hohe Schadenersatzforderungen gesichert. Durch den deklarierten Wert wurde die Obergrenze der Haftung festgelegt[198]. Wo aber die Interessen der Ladungsseite qualifiziert schuldhaft durch bewusstes oder sorgloses Verhalten geschädigt werden, erscheint die Beibehaltung von Haftungsgrenzen als unverdientes Privileg[199]. Durch die volle Haftung kann das Verhalten des Beförderers sanktioniert werden und die Interessen des Wareneigentümers bleiben gewahrt[200]. Der Beförderer kann sich außerdem nicht zur Vereinfachung seiner Betriebsabläufe, und damit zwecks Kostenersparnis auf einen eingeschränkten Haftungsumfang verlassen, der einfachste Sorgfaltsmaßnahmen der Schadensprävention verzichtbar machen würde[201]. In den fein abgestimmten Regelungen transportrechtlicher Haftung dienen die summenmäßigen Haftungshöchstgrenzen als Regulativ. Denn durch die weit gefassten, geradezu

---

[196] Ausführlich hierzu Markianos, a.a.O., S. 213ff. Es wurde die Unverbrüchlichkeit genauso angenommen wie die Durchbrechung bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit des Seegüterbeförderers selbst oder seiner Hilfspersonen. Aber auch jede erdenkliche Zwischenstufe - Überwindung der Höchstgrenzen nur bei qualifiziert schuldhaftem Verhalten des Beförderers, bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit des Transporteurs sowie Vorsatz seiner Gehilfen, nur bei Vorsatz des Beförderers oder auch bei jeglichem Vorliegen von Vorsatz, sei es des Seebeförderers oder seiner Hilfspersonen usw. - wurde in der internationalen Rechtsprechung und Literatur vertreten.

[197] Der Zusatz veranlasste den britischen Delegierten Sir Leslie Scott daher zu dem Ausruf, die Regeln mögen nicht berührt werden, weil sie wie Moses zehn Gebote seien (Righetti, Responsabilità, S. 21).

[198] Vgl. o. D II 8.

[199] Schlechtriem, ZHR 133 (1970), S. 126 (165); ders. Vertragsordnung, S. 373; Pesce, TranspR 1984, S. 64.

[200] Pesce, a.a.O., S. 230; Oeynhausen, TranspR 1986, 64; Knöfel, S. 320.

[201] Knöfel, S. 320f.; Koller, TranspR 1990, S. 96.

generalklauselartigen haftungsbegründenden Tatbestände ist die Schwelle zur Schadenshaftung des Beförderers niedrig angelegt. Tragfähig ist ein solches System aber nur, wenn bei besonders vorwerfbarem Verhalten für den entstandenen Schaden voll umfänglich gehaftet wird[202].

In Deutschland wird die Überwindung der Haftungsschranken durch die Rechtsfigur der Deviation abgelehnt[203]. Diese Ansicht haftet allein am Wortlaut und vernachlässigt die durch die Haager Regeln angestrebte internationale Rechtsvereinheitlichung[204], ein Ziel, das durch die Unwägbarkeiten bei der Erarbeitung eines ersten weltweiten Abkommens im Bereich des Seetransportrechtes[205] infolge mangelnder Erfahrung ohnehin schwer zu erreichen war. Aber auch der Wunsch, für alle Transportarten einheitliche Regelungsinhalte zu finden, steht der Wortlautlösung entgegen, kommt aber erst im Laufe der Zeit mit der Konzeption der Übereinkommen in anderen Transportsparten zum Tragen.

Ferner bleibt bei einer rein an deutscher Rechtstradition orientierten Betrachtung unberücksichtigt, dass internationale Abkommen neben ihrem Wortlaut in erster Linie in ihrem Sinn und Zweck autonom aus sich selbst sowie ihrer Entstehungsgeschichte heraus zu interpretieren sind. Nationale Betrachtungsweisen nach der lex fori haben zurückzustehen[206]. Insbesondere darf nicht auf eine Auslegung zurückgegriffen werden, die nur dazu dienen soll, überkommene Rechtsauffassungen und die traditionelle Bedeutung von Rechtsbegriffen zu erhalten. Gerade die Haager Regeln verfolgten das Ziel, die Haftungsbestimmungen beim Seetransport unter Konnossement zu vereinheitlichen[207]. Im Vordergrund müssen die den Regeln zugrunde liegenden Wertungen und Grundsätze stehen. Die Haager Regeln gehen auf den Interessenausgleich des US Harter Act zurück und haben ihren Ursprung im anglo-amerikanischen Recht[208]. Bei ihrer Auslegung kann dieser hinter ihnen stehende Gehalt daher nicht unberücksichtigt gelassen werden, wenn es um die Interpretation ihrer Einarbeitung ins HGB oder ihre Auslegung durch ein deutsches Gericht

---

[202] So schon Knöfel, S. 321.

[203] Dazu o. a.

[204] Vgl. Schwarz, S. 23.

[205] Von den internationalen Transportrechtsabkommen ist nur die CIM älter, die am 14. 10.1890 in Bern verabschiedet wurde.

[206] Kropholler, S. 259ff., insbesondere S. 265, 276ff.. Hier spielt auch eine Rolle, dass internationales Einheitsrecht normalerweise ein „kleines Rechtssystem für sich“ bildet (Kropholler, S. 273).

[207] Vgl. Lord Atkin in: Stag Line vs. Foscolo Mango (1932) A.C. 328 (343). Ebenso Lord MacMillan in der gleichen Sache,a.a.O., S. 350.

[208] Wüstendörfer, The Hague Rules, S. 7; ders., NSHR, S. 267; Eilenberger-Czwalinna, S. 13f. So entstammen etwa die Freizeichnungen dem englischen Recht (vgl. o. D II 4).

geht. Denn das würde einer international einheitlichen Betrachtungsweise - und nur auf diese kommt es bei einem internationalen Abkommen an - zuwiderlaufen.

Der durch das Prinzip der Deviation eröffnete und durch die Einbeziehung allgemein zivilrechtlicher Rechtsgedanken fortgesetzte Weg einer Durchbrechung von gesetzlichen Haftungsschranken[209] muss auch bei der Auslegung der Haager Regeln aus dem deutschen Blickwinkel beschritten werden. Denn die Deviation ist in den für Deutschland geltenden Haager Regeln sowie in § 636a HGB angelegt. Damit ist eine dem deutschen Recht fremde Rechtsfigur übernommen worden. Konsequenterweise müssen sich wegen der Internationalität des Abkommens und seiner Interpretation dann dieselbe inhaltliche Bedeutung und dieselben Rechtsfolgen an diese Rechtsfigur knüpfen wie im Herkunftsrechtskreis. Zwar muss die Autonomie der Haager Regeln gewahrt bleiben. Jedoch kann aufgrund der anglo-amerikanischen Dominanz bei ihrer Konzeption der in diesem Rechtskreis gegebene Begriffsinhalt herangezogen werden und muss demzufolge eine rechtsvergleichende Betrachtung bei der Deutung zugrunde gelegt werden[210]. Werden bei der Abfassung eines internationalen Übereinkommens Rechtsbegriffe aus einer existierenden Rechtsordnung einbezogen, bleibt es möglich, ihnen bei der Interpretation den althergebrachten Sinngehalt beizumessen[211]. Die Haager Regeln haben keine eigene Bestimmung über die Rechtsfolgen der unreasonable Deviation getroffen, sondern die Festlegung dem nationalen Recht überlassen[212]. Dieses kann und muss dann an die herkömmliche Betrachtung in der Ursprungsrechtsordnung anknüpfen.

Der Vertragsbrüchige kann sich danach auf die Transportvereinbarung und alle mit ihr einhergehenden Bestimmungen, vertragliche wie gesetzliche, nicht mehr berufen. Ein deutsches Gericht wird diese Folge anzuerkennen haben. Gramm hat diesen Schritt in seiner Kommentierung zu § 636a HGB in Bezug auf die Haftungsbefreiung bei nautischem Verschulden - bewusst oder unbewusst - vollzogen[213] und die deutsche Rechtswissenschaft ist dem gefolgt. Die gesetzlichen Freizeichnungen sollen keine Anwendung finden, wenn die Tatbestände zur Zeit der Abweichung verwirklicht wurden[214]. Aus dem Wortlaut des § 636a HGB ergibt sich diese Rechtsfolge nicht. Woraus also, wenn nicht aus der Unanwendbarkeit des

---

[209] Vgl. o. b aa (3).

[210] Vgl. allgemein zur Auslegung bei wertausfüllungsbedürftigen Begriffen in internationalem Einheitsrecht und zur Heranziehung der rechtsvergleichenden Betrachtung, Kropholler, S. 265 und 278ff.

[211] Vgl. auch Lord Atkin, a.a.O., S. 343.

[212] Betzel, S. 107a.

[213] Gramm, Dt. SeefrachtR, S. 148.

[214] Vgl. v. Ziegler, S. 211.

Vertrages und der ihn betreffenden Normen als Folge des Deviation-Konzeptes, soll dieses Ergebnis sich rechtfertigen? Denn dem HGB a.F. sind ausdrückliche Durchbrechungsnormen für die Haftungsbefreiungen - außer im Falle des Vertretenmüssens eines Befreiungstatbestandes nach § 608 II HGB - genauso fremd gewesen wie für die Haftungsbegrenzung. Was aber für die Haftungsbefreiungen gilt, muss genauso auf die Haftungsbeschränkungen angewendet werden. Die Grenze aus Art. IV § 5 HR - und entsprechendes hätte für § 660 HGB a.F. gelten müssen - muss durch den Vertragsbruch folglich ebenfalls überwunden werden[215].

Genauso kann ein Verhalten zur vollen Haftung führen, dass die Verletzung einer „implied warranty" zur Gestellung eines lade- und seetüchtigen Schiffes sowie zur sorgfältigen Ladungsfürsorge bedeutet. Allerdings ist fraglich, ob mit diesen Sorgfaltsanforderungen in den Haager Regeln nur der Haftungsgrund angesprochen wird, während der Haftungsumfang im Hinblick auf die systematische Stellung der entsprechenden Regelungen in Art. IV HR nicht erfasst ist. Die Systematik muss jedoch, wie bereits erwähnt, keine unumstößliche Aussagekraft haben. Der Wortlaut dürfte diesen Schluss zwar ebenfalls stützen, weil in Art. IV § 1 HR ganz schlicht von der Verantwortlichkeit die Rede ist und mit keinem Wort von der Höhe der Haftung. Dennoch ist die unterstreichende Hervorhebung dieser Pflichten in Art. III § 1 HR zusätzlich zu Art. IV § 1 HR dahingehend zu werten, dass bei ihrer Verletzung eine Haftungsbegrenzung genauso wenig Platz greifen kann wie die zweifelsohne ausgeschlossenen Haftungsbefreiungen. Die in Art. III § 1 HR angelegten Pflichten führen bei ihrer Verletzung daher auch zur Überwindung des Art. IV § 5 HR, wenngleich dies unmittelbar erst aus dem Prinzip der „overriding provisions" folgt. Hiernach hat der Beförderer nämlich eine Garantieverpflichtung für die „seaworthiness" zu tragen, während Art. III § 1 HR sich mit „due diligence" zufrieden gibt[216]. Die anglo-amerikanische Gerichte entwickelten jedoch nach Inkrafttreten der Haager Regeln schnell die Tendenz, die Wendung „due diligence" im Sinne von „extraordinary care" auszulegen, um so zu den Ergebnissen der „implied obligations" und der „warranty" zu gelangen[217].

---

[215] Zu diesem Ergebnis kamen Richter-Hannes/Richter/Trotz, S. 200, noch zu dem auf Art. IV § 5 lit. e HVR beruhenden § 70 SHSG der DDR, indem sie die ungerechtfertigte Abweichung als Haftungsgrenzen durchbrechendes Ereignis bewerteten.

[216] Vgl. auch Knauth, S. 193, der daraus allerdings den gegenteiligen Schluss zieht, dass die Rechtsfigur durch die Haager Regeln abgeschafft worden ist. Großbritannien schaffte mit Erlass des COGSA 1971 in sect. 3 die implied warranty of seaworthiness ausdrücklich ab (Payne & Ivamy's, S. 87; ähnlich Kanada in 1936, Knauth, S. 192f.).

[217] Riska, S. 89 (94, 102). Die deutschen Gerichte beschränken die Haftung des Beförderers in Anwendung des § 559 II HGB auf eine culpa in eligendo (RGZ 67, 300 (305); BGH VersR 1957, S. 596). Die Bau- oder Reparaturwerft wird nicht als dessen Erfüllungsgehilfe im Verhältnis zu den Ladungseigentümern angesehen (Betzel, S. 56, dort Fnn. 31 und 32).

Für vorsätzliches Verhalten bestätigt § 276 II BGB a.F./§ 276 III BGB n.F. das gefundene Ergebnis vergleichbar der in Italien zu Art. 1229 C.C. vertretenen Auffassung. Der allgemeine Rechtsgedanke, dem Schuldner seine Haftung für Vorsatz nicht im voraus erlassen zu können, greift gegenüber der Regelung des Art. IV § 5 HR, § 660 HGB a.F. Dies rechtfertigt sich aus dem historischen Ursprung der Vorschrift als vertragliche Konnossementklausel. Ferner findet sich im HGB kein Hinweis auf eine Abweichung von § 276 III BGB im Sinne einer ausdrücklichen Abkehr vom Verbot der Haftungsfreizeichnung für Vorsatz. Die Brücke zur groben Fahrlässigkeit schlägt der Grundsatz „culpa lata dolo aequiparatur“[218]. Der vergleichende Hinweis auf die Auslegung in der italienischen Rechtsprechung ist dabei nicht nur statthaft, sondern auch notwendiges Mittel zur Gewährleistung einer international einheitlichen Deutung. Dieses Argument lässt sich mit einem Rechtsgedanken aus dem Recht der Allgemeinen Geschäftsbedingungen untermauern, der wegen der Herkunft der Haager Regeln herangezogen werden kann. Danach darf sich der Verwender nicht von Kardinalpflichten, d.h. für das Vertragsverhältnis wesentlichen Pflichten, in einer den Vertragszweck gefährdenden Weise freizeichnen[219]. Selbst bei deren leicht fahrlässiger Verletzung durch Hilfspersonen ist sogar im kaufmännischen Verkehr die Freizeichnung unwirksam. Zu diesen Pflichten zählt beim Transportvertrag zweifelsohne die Hauptleistungspflicht zur ordnungsgemäßen Beförderung des Gutes[220]. Zeichnet sich der Beförderer nun für schwer schuldhaftes Verhalten ganz oder teilweise - weil der Höhe nach - frei, wird diese Kardinalpflicht eingeschränkt. Der Schutz des Integritätsinteresses und des Erfüllungsinteresses des Vertragspartners werden gleichzeitig beeinträchtigt. Deutlicher kann das vertragliche Gleichgewicht nicht ausgehöhlt und in den Vertragszweck eingegriffen werden[221].

Der ursprüngliche Schutzzweck des Art. IV § 5 HR, der u.a. darauf gerichtet ist, den Beförderer vor der Haftung bei Schäden an besonders teuren Gütern zu schützen, deren Wert er selbst nicht ermessen kann[222], wird durch diese Interpretation in keiner Weise berührt. Denn das Verhalten, dass ihm die

---

[218] Vgl. Bonelli, S. 180, der selbst diesen Schluss mit Blick auf die zu befürchtende Prozesslawine ablehnte (S. 184).

[219] BGHZ 50, 206; 72, 208; 103, 316 (322); BGH NJW-RR 1989, 533 (535).

[220] Vgl. schon o. C I 3.

[221] Ebenso die italienische Rechtsprechung und ein Teil der Literatur zu vertraglich vereinbarten Haftungsbeschränkungen z. Zt. des Codice di Commercio von 1882 (s.o. D II 6).

[222] Bonelli, S. 164ff.; Puttfarken, FS-Herber, S. 202ff.; Selvig, Unit Limitation, S. 105 (110, 119): Durch die Haftungsbegrenzung sollte der Verlader dazu gebracht werden, den Wert der Ladung anzugeben, um dem Beförderer einen Ausgleich für sein Haftungsrisiko durch eine angemessene Fracht bzw. eine ausreichende Versicherungsdeckung zu ermöglichen. Dieses erstrebte Ziel ist in der Praxis nicht erreicht worden. Statt dessen

Vergünstigung nimmt, ist durch die Anwendung der im konkreten Fall erforderlichen Sorgfalt in seiner Risikosphäre abwendbar. Der Beförderer hat seinen eigenen Schutz mithin selbst in der Hand. Insbesondere muss die verkehrserforderliche Sorgfalt in besonders hohem Maße missachtet werden, so dass eine Durchbrechung des bezweckten Schutzes nur in besonders gelagerten Ausnahmefällen vorgenommen wird. Bereits aus den Beratungen zu den Haager Regeln ist nämlich abzulesen, dass nach dem Grundsatz „fraus omnia corrumpit" zumindest bei qualifiziertem Verschulden des Beförderers im Sinne eines personal oder intentional misconduct die Haftungsgrenzen keine Anwendung finden sollten[223]. Die aus derartigem Verhalten folgenden Schäden beruhen nicht mehr auf beförderungstypischen Risiken. Vielmehr ist der Versender aufgrund der Vorwerfbarkeit des realisierten Risikos von einer anteiligen Belastung mit den Folgen durch den eingeschränkten Schadenersatzanspruch freizuhalten[224]. Zudem bezweckte die Norm nach dem Kompromissgedanken der Haager Regeln in erster Linie den Schutz des Ladungsbeteiligten vor unangemessen niedrigen Schadenersatzleistungen, was für eine Durchbrechung zu dessen Gunsten spricht. Die eingesetzten, aus damaliger Sicht hohen Werte sollten ursprünglich die volle Haftung des Seegüterbeförderers gewährleisten[225].

Die Verfasser der Haager Regeln hatten also bei der Festlegung der Höchstsumme auf 100 Goldpfund nicht etwa eine begrenzte Haftung im Auge. Im Gegenteil war ihnen ausweislich der Materialien eindeutig bewusst, dass der Wert der üblichen Ladungsgüter weit unter der Grenze liegen würde[226]. Eine Durchbrechungsnorm wurde von ihnen deshalb für entbehrlich gehalten[227]. Der Höchstwert sollte dem Schutz des Beförderers vor der vollen Haftung für Schäden an nicht oder unzureichend deklarierten Ladungsgütern dienen, die besonders wertvoll sind. Ihm sollte in diesen Fällen die Möglichkeit ausreichender Risikovorsorge verschafft werden. Daher war die Grenze dazu gedacht, die Ladungseigentümer zur steten und korrekten Wertdeklaration anzuhalten. Für Schäden an den üblichen Waren sollte er dagegen nach dem Willen der Verfasser zwingend voll, sprich ohne Beschränkung, einstehen[228]. Infolge der weltweiten Inflation und des Siegeszuges des Containers als

---

reduziert die Haftungsbegrenzung die Schadenersatzsumme teilweise auf lächerlich niedrige Beträge.

[223] Bonelli, S. 172, m.w.N.

[224] Knöfel, S. 321.

[225] Puttfarken, SeehandelsR, S. 99; Honka, S. 70.

[226] Puttfarken, FS-Herber, S. 202f.

[227] Sweeney, Dir. Mar. 1992, 964 (973).

[228] Puttfarken, SeehandelsR, S. 99, Rnn. 263, 225; ders., FS-Herber, S. 202ff.

Transportverpackung konnte dieses Ziel mit den vorgegebenen Werten allerdings schon bald nicht mehr erreicht werden[229]. Eine an sich nicht als Haftungsschranke konzipierte Regelung wurde zur Grenze, für die es, weil dies nach dem ursprünglichen Wert der Haftungssummen nicht erforderlich war, keine Durchbrechungsregel gab. Diese eigentlich logische Konzeption wurde durch die weltwirtschaftlichen Entwicklungen zur systemwidrigen Lücke, die es auszufüllen galt. Da die Kollobegrenzung nicht als Haftungsgrenze gedacht war, führt die Durchbrechung bei qualifiziertem Verschulden demnach nicht zu einer dem Schutzzweck der Haager Regeln widersprechenden Risikobelastung des Transporteurs, sondern verwirklicht deren Zielvorgaben einer garantierten vollen Haftung.

Ohne Durchbrechungsmöglichkeit würde Art. IV § 5 HR von dem allen oben betrachteten Rechtsordnungen - wenn auch in unterschiedlichen Ausprägungen - gemeinsamen Prinzip abweichen, dass der schuldhaft Handelnde für den aus seinem Verhalten erwachsenden Nachteil voll einzustehen hat. Daher ist diese Vorschrift eng auszulegen. Die Anwendung der vollen Haftung muss bei Vorliegen der aufgestellten Kriterien weit gezogen werden[230]. Dafür spricht, dass der Beförderer derjenige Vertragspartner ist, der die Risiken, gerade im Bereich des wilful misconduct, kontrollieren und somit die erforderlichen Maßnahmen zur Prävention ergreifen kann. Hierdurch ist er in der Lage, die Versicherungsprämien, die für eine Einzelperson ohnehin niedriger ausfallen als für die Vielzahl von Versendern, auf einem angemessenen Niveau zu halten[231]. Außerdem kann der bezweckte Schutz des Carrier vor der Haftung für Schäden an hochwertigen Gütern nur einer vordergründigen Betrachtung standhalten. In Wahrheit trägt die Kosten der Haftung letztlich immer der Versender, indem er höhere Frachtraten zu leisten hat oder die Transportversicherung mit bezahlt[232].

Dass nicht am Wortlaut „in any event“ gehaftet werden kann, ergibt sich inzwischen aus dem Vergleich mit der Rechtslage nach Verabschiedung der Haag-Visbyer Regeln. Obwohl Art. IV § 5 lit. e H(V)R eine Durchbrechung der Haftungsbeschränkung nunmehr expressis verbis vorsieht, ist die alte Formulierung von 1924 in Art. IV § 5 lit. a H(V)R erhalten geblieben[233]. Hieraus kann geschlossen werden, dass Art. IV § 5 HR in Fällen schwerer Vertragsverletzungen schon vorher keine Anwendung finden sollte. Dieses

---

[229] Sweeney, a.a.O., S. 973.

[230] Bonelli, S. 188f.

[231] Bonelli, S. 190.

[232] Vgl. CMI Colloquium Vienna-Lord Diplock, S. 56f.

[233] Tetley, a.a.O., S. 748.

Ergebnis steht mit dem aufgezeigten Grund für das Fehlen jeglicher Durchbrechungtatbestände, nämlich den als zur Deckung aller Schäden für ausreichend hoch befundenen Grenzwerten, in Einklang.

bb. Verhalten der Hilfspersonen

Die Zurechnung des Gehilfenverschuldens muss dazu führen, dass der Beförderer als Schuldner der Transportleistung sich nicht nur bei der Haftungsbegründung, sondern auch bei der Durchbrechung von Haftungsbefreiungen das Verschulden, und zwar hier qualifiziertes, seiner Gehilfen zurechnen lassen muss. Eine Differenzierung zwischen Haftungsbegründung und Überwindung von Haftungsschranken ist nicht möglich, da die Durchbrechung von Grenzen letztlich ebenfalls zur Haftung führt, wenn auch nicht Grund der Haftung ist[234]. Für das italienische Recht wird diese Rechtsfolge wegen Art. 1228 C.C. teilweise bejaht. Im deutschen Recht eröffnet § 278 BGB die Möglichkeit der Zurechnung. Denn die Durchbrechung der Haftungsschranken ist nichts anderes als die Begründung einer vollen Haftung, und auf die Haftungsbegründung ist § 278 BGB unzweifelhaft anwendbar. Im eigenen Interesse delegiert der Geschäftsherr seine Aufgaben, indem er durch die Einschaltung von Hilfspersonen in die Erledigung seiner Leistungs- und Nebenpflichten seinen Geschäftskreis und Handlungsspielraum erweitert. Damit muss die Ausweitung seines Verantwortungsbereiches durch Auferlegung des Personalrisikos einher gehen[235]. § 278 BGB rechnet ihm aufgrund seiner Stellung im allgemeinen Teil des Schuldrechts als zivilrechtliche Grundnorm Fremdverschulden als eigenes zu. Eine Abweichung hiervon, insbesondere eine ausdrückliche wird durch Art. IV § 5 HR nicht begründet. Nach den obigen Ausführungen[236] gilt das auch für das Seetransportrecht, soweit § 607 HGB nicht anwendbar ist.

Auch das anglo-amerikanische Recht, dem die tragenden Gedanken des Brüsseler Abkommens von 1924 entsprungen sind, gelangt in Fällen, in denen durch das Verhalten von Gehilfen eine „implied warranty“ verletzt oder eine Deviation ausgelöst worden ist, zur vollen Haftung durch Zurechnung schweren Gehilfenverschuldens, weil gegen eine non-delegable obligation verstoßen worden ist[237]. Anderenfalls käme es zu einer in der arbeitsteiligen Welt des Seegütertransports nicht gerechtfertigten Begünstigung des Beförderers. Ohne Zurechnung des Gehilfenverschuldens würde die volle Haftung kaum je eintreten, weil dessen eigenes Verschulden infolge weitreichender Aufgabendelegierung - allenfalls als

---

[234] Vgl. schon Puttfarken, a.a.O., S. 56.

[235] Vgl. schon o. zu § 278 BGB C I 1 b.

[236] Vgl. C II.

[237] Vgl. o. b aa (1).

Organisationsverschulden oder aufgrund schadensherbeiführender Weisungen - selten vorliegt.

Neben den Grundsätzen der „unreasonable deviation“ rechtfertigt der Blick auf Art. IV § 2 lit. q HR dieses Ergebnis. Danach hat der Beförderer im gesamten Regelungssystem der Haager Regeln das Verschulden seiner Leute mit zu tragen, was bei der Überwindung von Haftungsschranken in gleicher Weise gelten muss. Von den Haager Regeln werden das Verschulden des Carrier und seiner Hilfspersonen gleichgestellt, soweit sie nicht ausdrücklich das Gegenteil besagen[238]. Und sowohl bei der Haftungsbegründung als auch im Rahmen der Haftungsbefreiungsgründe wird das Gehilfenverschulden dem Beförderer zugerechnet. Letztere werden mit Ausnahme des nautischen Verschuldens auch bei schuldhaftem Verhalten des Hilfspersonals überwunden[239]. Schon einfaches Verschulden genügt. Setzen die Haager Regeln dagegen ein schuldhaftes Verhalten des Beförderers selbst voraus, dann wird dies, wie im Falle von Art. IV § 2 lit. b oder q HR besonders betont. Ansonsten meint „the carrier“ in den Haager Regeln stets den Beförderer nebst seinen Hilfspersonen. So insbesondere in Art. III § 1, Art. IV § 1 HR, wenn es um See- und Ladetüchtigkeit geht, oder Art. 2 § 3 HR bezüglich der Ladungsbehandlung[240]. Wenn aber in den Haager Regeln mit den Haftungsbefreiungen eine Einschränkung der Befördererhaftung, die aufgrund des vollständigen Ausschlusses der Schadenersatzpflicht wesentlich weiter geht als die bloß höhenmäßige Begrenzung, durch Zurechnung von Gehilfenverschulden zum Nachteil des Carrier außer Kraft gesetzt wird, und nicht einmal schwer schuldhaftes Verhalten vorausgesetzt wird, dann muss das qualifizierte Verschulden der Gehilfen erst recht zur Überwindung der die Haftung nur teilweise einschränkenden Haftungshöchstsumme führen. Ansonsten würde ein Widerspruch in der Systematik der Haager Regeln entstehen.

Die Entwicklungen in der Rechtsgeschichte haben gezeigt, dass der Beförderer stets das Risiko für das Verhalten seiner Hilfspersonen mit zu tragen hatte[241]. Ob der Seegüterbeförderer als Kaufmann und/oder Kapitän über der Mannschaft, die sich anfangs aus Sklaven, später aus Freien zusammensetzte, stand oder mit ihnen als primus inter pares zu einer Genossenschaft - so im Mittelalter - verbunden war, schon immer hatte er für ihr Fehlverhalten einzutreten. Der Beförderer und seine Gehilfen bilden eine Schicksalsgemeinschaft, die wegen ihrer besonderen Nähe zum Rechtsgut des Vertragspartners des

---

[238] Puttfarken, a.a.O., S. 99f.

[239] Vgl. o. III 1 c.

[240] „... actual fault or privity of the carrier“. Vgl. Puttfarken, a.a.O., S. 99f. Auch wenn nur die Leute von einer Regelung erfasst sein sollen, drücken die Regeln dies eindeutig aus (vgl. z.B. Art. VI § 1 HR).

[241] Ausführlich dazu o. D.

Transporteurs gemeinsam für das Wohl des Ladungsgutes sorgen muss. Ohne seine Hilfspersonen kann der Seegüterbeförderer den Transport nicht bewirken, benutzt sie also gleich einem technischen Hilfsmittel für die Erfüllung seiner Verpflichtungen gegenüber dem Versender. Sein Handeln ist mit dem der einbezogenen Dritten untrennbar verbunden, so dass sich die Zurechnung des schweren Verschuldens als zwangsläufig erweist.

Eine Beschränkung auf leitende Angestellte unter Ausklammerung einfacher Angestellter und unabhängiger Dritter ist wegen der kaum sinnvoll durchzuführenden Abgrenzung zwischen den ersten beiden Gruppen von abhängigen Gehilfen und der Anwendbarkeit von Art. 1228 C.C. und § 278 BGB auf selbständige Hilfspersonen nicht vorzunehmen. Kriterien, die in geeigneter Weise bestimmen, ab wann eine Leitungsfunktion ausgeübt wird, sind bisher nicht gefunden worden[242]. Abgesehen davon wird in großen Transportunternehmen der leitende Angestellte wiederum Aufgaben auf Untergebene übertragen, so dass ihm ebenfalls das zum Schaden führende Fehlverhalten selten vorzuwerfen sein wird. Anders verhielte es sich bei kleineren Beförderungsunternehmen, in denen der Inhaber und einige wenige Mitarbeiter die Beförderung persönlich durchführen, womit die Ungleichbehandlung im Lager der Seegüterbeförderer vorprogrammiert wäre[243]. Die unabhängigen Hilfspersonen auszunehmen, würde dem Beförderer die Möglichkeit eröffnen, sich bei der Durchführung des Transports zwecks Umgehung der umfassenden Haftung und Sicherung der Höchstgrenze ausschließlich selbständiger Dritter zu bedienen. Hinzu kommt, dass der Versender, um zu vollständiger Haftung zu gelangen, auf das Vorliegen und den oft schwierigeren Nachweis außervertraglicher Ansprüche angewiesen wäre; ein Weg, der ihm seit den Neuerungen von Visby durch die Erstreckung der Haftungshöchstsummen auf außervertragliche und gegen Hilfspersonen gerichteten Ansprüche ohnehin genommen ist.

Unzweifelhaft muss schweres Verschulden von Hilfspersonen die Haftungsgrenzen überwinden, wenn die Haager Regeln in den Beförderungsvertrag durch eine Paramount-Klausel einbezogen worden sind. Dann folgt die Haftungsbegrenzung nämlich nicht aus Gesetz, sondern aus Parteivereinbarung, in der Regel aus

---

[242] Bonelli, S. 174f., 180.

[243] Vgl. dazu Bonelli, S. 192, der darauf hinweist, dass sich der Beförderer nur selbständiger Drittunternehmer für den Transport bedienen müsste, um seine volle Haftung zu umgehen, da deren Verhalten ihm niemals als sein eigenes zugerechnet werden könnte.

allgemeinen Geschäftsbedingungen. Hier kommt die Grenze des § 309 Nr. 7 lit. b BGB zum Tragen, wonach der Ausschluss der Haftung für schweres Gehilfenverschulden unzulässig und damit unwirksam ist.

F Die Haag-Visby Regeln

Die Haag-Visby Regeln[1] haben ihren Namen der Hansestadt Visby zu verdanken, da das CMI einen 1963 in Stockholm erarbeiteten Vorentwurf für eine Änderung der Haager Regeln auf der schwedischen Ostseeinsel Gotland verabschiedete. Sie beinhalten nicht mehr als Ergänzungen und Klarstellungen zu den Haager Regeln, die in Brüssel am 23.02.1968 auf einer diplomatischen Seerechtskonferenz als Änderungsprotokoll beschlossen wurden. Eine umfassende Revision enthielten sie nicht, obwohl die allgemeine Stimmung bereits bei Aufnahme der Änderungsarbeiten von der Erforderlichkeit einer solchen ausging[2]. Denn die durch das ursprüngliche Abkommen erreichte internationale Rechtsvereinheitlichung sollte nicht gefährdet werden[3].

Hauptkritikpunkt war dabei die immer noch überwiegende Bevorzugung der Befördererinteressen gegenüber den Interessen der Versender. Die in der UNCTAD vertretenen Entwicklungsländer, die vorwiegend Ladungsinteressen vertraten, forderten daher eine Stärkung der Stellung der Versender[4]. Weiter hatte der vage und zweideutige Wortlaut des Abkommens für erhebliche Auslegungszweifel gesorgt[5]. Aber auch die durch die weltweiten inflationellen Entwicklungen insbesondere der 30iger Jahre entwerteten Haftungshöchstgrenzen trugen dazu bei, dass die Haager Regeln schon bald nicht mehr zeitgemäß erschienen[6]. Technologisch lag dies schließlich darin begründet, dass der Container, der in ihnen noch keine Berücksichtigung hatte finden können, seinen Siegeszug in der Seeschiffahrt angetreten

---

[1] Protocol to amend the International Convention for the unification of certain rules of law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on August 25th 1924.

[2] Eilenberger-Czwalinna, S. 5; Herber, HaftungsR, S. 187.

[3] Eilenberger-Czwalinna, S. 159.

[4] Fan-Respondek, S. 25; v. Ziegler, S. 121. Wüstendörfer, NSHR, S. 267, bezeichnete die Haager Regeln dagegen trotz der von ihm selbst an anderer Stelle geäußerten Kritik (vgl. in: The Hague Rules, S. 7f.) als „wohlerwogenen Kompromiß zwischen Reederbelangen und Verladerinteressen“ durch einen „Friedensschluß ohne Sieger und Besiegte“.

[5] Wilson; in: Mankabady, S. 138; Shah, S. 8.

[6] Die Haftungsbgrenzung auf 100 Gold-Pfund verlor schon zwei Jahre nach Abschluss des Übereinkommens ihre Praktikabilität, weil nach Aufhebung der Bindung der englischen Währung an das Gold 1926 die Leitfunktion für eine Umrechnung fehlte. Auch der Wert der Ladungsgüter stieg kontinuierlich an. Zudem boten die Übereinkommen in anderen Transportrechtssparten erheblich höhere Haftungshöchstsummen (z.B. 250 Poincaré-Franken im WA 1929/55), so dass die Einheitlichkeit im Transportrecht litt. Schließlich hatte die den Vertragsstaaten gewährte Möglichkeit, die Höchsthaftung in ihrer Landeswährung festzusetzen (vgl. o. E III 2), bald die unterschiedlichsten Höchstgrenzen zur Folge, da die Währungen natürlich schwankten (Vgl. zum Ganzen Eilenberger-Czwalinna, S. 20; Diamond, LMCLQ 1978, 225 (229)).

hatte. Es kam dadurch zu Unklarheiten bei der Auslegung der Wendung „Packung oder Einheit“[7].

Das CMI hatte 1959 auf seiner Konferenz in Rijeka die Vorarbeiten aufgenommen und einen internationalen Ausschuss, die Commission des Clauses de Connossement, mit der Aufstellung eines Kataloges von Verbesserungsvorschlägen betraut. Diese führten zu dem Entwurf von Stockholm 1963[8]. Da die XII. Diplomatische Seerechtskonferenz von Brüssel im Mai 1967 in ihrer ersten Sitzungsperiode, auf der die Änderungen eigentlich verabschiedet werden sollten, noch über vier weitere Abkommen zu befinden hatte[9], gelang es nicht, die Visbyer Ergänzungen abschließend zu behandeln. Daher dauerte es noch bis 1968, ehe erneut in Brüssel in der zweiten Sitzungsperiode die endgültige Beschlussfassung erfolgen konnte.

Völkerrechtlich sollten und sollen die Änderungen von Visby nach dem Willen der Konferenzteilnehmer die Haager Regeln ersetzen, indem diese von den Vertragsstaaten gekündigt werden. Ihr Inhalt würde dann in der durch die Visby Regeln modifizierten Form als in diese inkorporiertes Recht gelten[10]. Allerdings wurde das Brüsseler Protokoll nur nach und nach übernommen und ist bis heute längst nicht in allen Staaten bestätigt worden, so dass weiter ein Zustand der Rechtszersplitterung herrscht. So sind die Haag-Visby Regeln in den USA bis heute nicht geltendes Recht[11]. Weitgehende Verbreitung haben sie durch Paramount-Klauseln in Konnossementen erfahren.

---

[7] Fan-Respondek, S. 25; v. Ziegler, S. 121; Schaps/Abraham, Anh III § 663b, Rn. 16.

[8] Im Wesentlichen wurden folgende (materiellen) Änderungen empfohlen: Umstellung der Haftungshöchstsumme von 100 Gold-Pfund Sterling auf 10.000 Poincaré-Franken; Einbeziehung des Inhaltes der sog. Himalaya-Klauseln durch Erstreckung der Haftungsgrenzen auf Hilfspersonen des Beförderers; Anwendung der Haager Regeln auf einkommende wie ausgehende Transporte zu und von Vertragsstaaten; Schutz des gutgläubigen Konnossementerwerbers in Ansehung des im Konnossement beschriebenen Zustandes der Güter durch Ausschluss des Gegenbeweises; Klarstellung der Erstreckung des Art. III § 6 Abs. 4 HR auf falsche Auslieferung; mit der Beauftragung einer zuverlässigen Werft genügt der Beförderer seiner Pflicht zur Seetüchtigmachung (ausführlich zum Ganzen Stachow, S. 14f., m.w.N.; v. Ziegler, S. 47; Astle, HHR, S. 10f.). Bei einer ganzen Reihe von Verbesserungsvorschlägen empfahl die Kommission selbst, eine Änderung überhaupt nicht oder zumindest vorerst nicht vorzunehmen, bzw. überließ die Entscheidung hierüber der Vollversammlung, da der Kompromiss von 1924 nicht gefährdet werden sollte. Gleichwohl war man sich der Notwendigkeit einer Reformierung aufgrund der fortgeschrittenen Entwicklung im Seegütertransport sehr wohl bewusst (Eilenberger-Czwalinna, S. 25f.).

[9] Die letztlich verabschiedeten weiteren Übereinkommen betrafen die Haftung für Reisegepäck, Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken, die Eintragung von Rechten an Schiffsbauwerken sowie ein Protokoll zu den Abkommen von 1910 über den Zusammenstoß von Schiffen, vgl. Herber, Hansa 1967, S. 1350f.; ders., FS-Stödter, S. 60.

[10] Durch Art. 12 VR wird nämlich der Ratifikation oder dem Beitritt zu den Visby Regeln eine eben solche Wirkung hinsichtlich der Haager Regeln beigemessen (vgl. zu den sich daraus ergebenden Folgefragen Herber, HaftungsR, S. 192f.).

[11] Rabe, vor § 556, Anm. I D 2; Rn. 5.

In der Bundesrepublik Deutschland wurden sie durch das zweite Seerechtsänderungsgesetz von 1986 in das HGB eingearbeitet[12]. Eine Ratifikation des Protokolls hat es, obwohl dessen Inhalte als sachgerecht begrüßt worden waren und eine Überarbeitung des deutschen Seetransportrechts als unausweichlich betrachtet worden war, bis heute nicht gegeben[13]. Vielmehr ist die Bundesrepublik Deutschland nach wie vor Mitgliedsstaat des ursprünglichen Brüsseler Abkommens von 1924[14]. Im Verhältnis zu anderen Vertragsstaaten der Haager Regeln dürfen daher die Ergänzungen des Protokolls von 1968 nicht angewendet werden.

Erst 1977 waren die Änderungen des Protokolls durch die erforderliche Anzahl von Ratifikationen in Kraft getreten. Und nur ein Jahr später fand in Hamburg im März 1978 eine UN-Konferenz zum Seegütertransportrecht statt, auf der die nach dem Veranstaltungsort sog. Hamburg Regeln[15] verabschiedet wurden, deren Entwurf bereits 1975 vorgelegen hatte[16]. Die Bundesrepublik Deutschland als Gastgeber wollte durch die unterbliebene Ratifizierung der Visby Regeln den Eindruck vermeiden, dass kein Interesse an der notwendigen Fortentwicklung des Seehandelsrechts bestünde[17]. Eine Ratifikation hätte vom Ausland als Entscheidung gegen die Hamburg Regeln aufgefasst werden und so andere Staaten davon abhalten können, sie zu ratifizieren[18].

Der Inhalt der Haag-Visby Regeln wurde jedoch von den Deutschen als wesentlicher Zwischenschritt auf dem Weg zu den notwendigen Neuerungen des Seegüterverkehrsrechts, die mit den Hamburg Regeln vorgenommen werden sollten, verstanden, so dass ihm durch Einarbeitung ins HGB Geltung verschafft werden sollte. Für die Interpretation des geltenden deutschen Haftungsrechts des Seegüterbeförderers sind die Überarbeitungen von 1968 zwingende Grundlage[19].

---

[12] BGBl. 1986 I, 1120.

[13] Herber, TranspR 1986, S. 249 (251).

[14] Vgl. schon o. E.

[15] Dazu u G.

[16] V. Ziegler, S. 47; Diamond, LMCLQ 1978, 225 (235f.).

[17] Herber, SeehandelsR, S. 308, 312f.

[18] Reg.-Begr., BT-Drucksache X/3852, 22.

[19] Herber, HaftungsR, S. 187f., 193.

I. Sachliche Änderungen durch das Protokoll von Brüssel 1968

Bereits im Mai 1967 hatte man sich in Brüssel über die Einbeziehung einer den Himalaya-Klauseln entsprechenden Regelung (Art. IVbis HVR) und den Schutz des gutgläubigen Konnossementerwerbers durch die Skripturhaftung einigen können. Auch die Ausschlussfrist aus Art. III § 6 Abs. 4 HR wurde überarbeitet, während der Beförderer sich durch Einschaltung einer zuverlässigen Werft weiterhin nicht entlasten können sollte. Insofern fand der Stockholmer Entwurf keine Zustimmung[20].

Erst 1968 gelang es dann, die übrigen Fragen zu klären. Der räumliche Anwendungsbereich wurde genau umrissen. Anknüpfungstatbestände nach Art. 10 HVR waren künftig die Ausstellung eines Konnossements oder der Abgangsort in einem Vertragsstaat bzw. die vertragliche Vereinbarung des Haftungsregimes der Haag-Visby Regeln (sog. Paramount-Klauseln)[21]. Die Haftungsbegrenzung konnte nunmehr nach dem zugunsten des Versenders geltenden Günstigkeitsprinzip gem. Art. IV § 5 HVR alternativ zu Stück oder Einheit auf das Gewicht - je Kilogramm - bezogen werden und wurde um eine auf Container zugeschnittene Bestimmung (Art. IV § 5 lit. c HVR)[22] ergänzt[23]. Zudem wurde die Währung des Goldpfundes als Bezugsgröße der Haftungsgrenze durch den Poincaré-Franken abgelöst[24].

Mit dem neuen Art. IV § 5 lit. e HVR wurde dem Beförderer unzweideutig die bis dahin überwiegend postulierte Unverbrüchlichkeit der Haftungsgrenze bei eigenem Verhalten genommen, sofern der Versender beweisen konnte, dass der Schaden „resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result“[25]. Einen gleichlautenden Durchbrechungstatbestand sah nunmehr Art. IVbis § 4 HVR zum Nachteil der

---

[20] Astle, HHR, S. 11; Stachow, S. 16f.; Herber, HaftungsR, S. 189. Ausführlich zu den Änderungen Diamond, LMCLQ 1978, 225 (228ff., 236ff.). Zu den weiteren Regelungsinhalten, die im Verlaufe der Konzipierung des Änderungsprotokolls diskutiert wurden, aber entweder mangels Erheblichkeit oder mangels Änderungsbedürftigkeit hierin keine Aufnahme fanden, siehe die umfassende Untersuchung von Eilenberger-Czwalinna, S. 31ff.

[21] Ausführlich Diamond, LMCLQ 1978, 225 (256ff.); ferner Betzel, S. 36f.; Necker, FS-Stödter, S. 92.

[22] Vgl. hierzu auch § 660 II HGB sowie im Einzelnen Diamond, LMCLQ 1978, 225 (242); Rabe, § 660, Anm. C und MüKoHGB-Puttfarken, Bd. 7a, SeeR, Rn. 125.

[23] Herber, SeehandelsR, S. 308; ders. HaftungsR, S. 191, 194f.

[24] Dieser wurde seinerseits 1979 mit dem SDR-Protokoll zur Änderung der Haag-Visby Regeln durch das SZR des IWF als Rechungseinheit ersetzt (Basedow, TranspV, S. 416f.; Herber, HaftungsR, S. 194; ders. TranspR 1986, 249 (252)). Die Grenzsummen liegen danach bei 666,67 SZR je Packung oder Einheit bzw. 2 SZR je kg.

[25] Vgl. auch die deutsche Einarbeitung in § 660 III HGB n.F. Die Formel gilt als moderne Fassung des englischen wilful misconduct (Chorley & Giles, S. 213).

Hilfspersonen zur Überwindung der in dieser Norm enthaltenen Himalaya-Klausel vor[26].

Über die Möglichkeit einer Durchbrechung der Haftungshöchstgrenze bei qualifiziertem Gehilfenverschulden ist mit diesen Klarstellungen keine Gewissheit geschaffen worden. Denn Art. IVbis § 4 HVR beseitigt in diesen Fällen die Haftungsschranke nur für die unmittelbar gegen die Hilfspersonen gerichteten Ansprüche, aber nicht für solche gegen den Beförderer. Wenigstens wurde durch Art. IVbis § 1 HVR aber festgelegt, dass auch außervertragliche Ansprüche den Haftungsbefreiungen und -beschränkungen unterliegen sollten[27].

Neue Zweifelsfragen bzgl. der Haftungsbeschränkungen warf die Überarbeitung von Visby und Brüssel sowohl durch die ausdrückliche Vorschrift zur Durchbrechung der Haftungshöchstsumme wegen der Formulierung des Verschuldensgrades als auch durch die unterlassene Klarstellung auf, welche Person qualifiziert schuldhaft gehandelt haben muss, damit die volle Haftung eintritt. Die Freizeichnungen aus dem Katalog von 1924 gem. Art. IV § 2 HR waren dagegen unverändert geblieben. Sie konnten anders als im internationalen Luft- und Straßentransportrecht auch nicht mit Hilfe der Durchbrechungsregel des Art. IV § 5 lit. e HVR überwunden werden.

II. Die Durchbrechung der Haftungsgrenzen bei qualifiziertem Beförderer-verschulden

Die Durchbrechung der Haftungsgrenzen des Art. IV § 5 lit. a HVR beim Nachweis qualifiziert schuldhafter Herbeiführung des Güterschadens durch den Beförderer selbst respektive bei einer juristischen Person durch ihre Organe war nach der Neuregelung des Art. IV § 5 lit. e HVR nicht länger zweifelhaft geblieben. Die Zweifel setzten jetzt vielmehr an der neben der Absicht[28], den Schaden herbeizuführen, zweiten Alternative an[29]. Die mit den Haag-Visby Regeln auch im Seebeförderungsrecht eingeführte besondere Fahrlässigkeitsform „recklessly and with knowledge that damage will probably result“ (frz.: „...soit témérairement et avec conscience qu’un dommage en résulterait probablement.“)

[26] S. § 607a II HGB.

[27] Vgl. auch § 607a I HGB.

[28] Gemeint ist jegliche Form von Vorsatz (Herber, HaftungsR, S. 215; Rabe, § 660, Anm. Rn.).

[29] Das Merkmal absichtlicher Schadensherbeiführung ist gegeben, wenn sich das Bewusstsein des Handelnden auf den Sachverhalt bezieht, der den haftungsbegründenden Tatbestand erfüllt (BGH TranspR 1985, 338 (340)). Diese Verschuldensform wird in der deutschen Rechtsprechung und Literatur allgemein als Vorsatz verstanden (vgl. statt aller Herber, HaftungsR, S. 216; Giemulla/Schmid-Giemulla, WA, Art. 25, Rn. 30; Koller, Art. 25 WA 1955, Rn. 3). Ob der Vorsatz darüber hinaus auch die gesamten Schadensfolgen erfassen muss, ist umstritten (bejahend Rabe, § 607a Anm. E 3 b, Rn. 20; a.A. Hoffmann, Haftung, S. 204; BGH TranspR 1985, 338 (340)).

verursachte der Rechtsprechung und Literatur international einiges Kopfzerbrechen. Dem deutschen Recht war ein solcher Verschuldensgrad bis dahin fremd gewesen[30].

Zum Vorbild hatten sich die Verfasser der Haag-Visby Regeln Art. 25 des Warschauer Abkommens über den Luftfrachtverkehr in der Fassung des Haager Protokolls von 1955 genommen. Auf die zum Luftrecht ergangenen Entscheidungen wird daher bei der Auslegung stets zurückgegriffen. § 660 III HGB übersetzt die Formulierung mit „... leichtfertig und in dem Bewußtsein..., daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde“[31]. Diese neue Form der Fahrlässigkeit sollte sich nach dem Willen ihrer Verfasser nicht an überkommenen Rechtsbegriffen der beteiligten Rechtskreise orientieren, sondern aus sich selbst heraus zu interpretieren sein[32]. Dahinter ist der Zweck der Rechtsvereinheitlichung mit Hilfe eines für alle Beteiligten unvorbelasteten Werkzeuges zu erkennen[33]. Folgerichtig lehnte der BGH[34] die pauschale Transferierung deutscher Fahrlässigkeitsformen ab.

Die größeren Schwierigkeiten bei der Auslegung dieser Wendung hat die Qualifikation des Schädigungsbewusstseins bereitet[35]. Letztlich bieten sich zwei Interpretationsmöglichkeiten. Entweder muss sich der Handelnde subjektiv bewusst gewesen sein, dass ein Schadenseintritt wahrscheinlich war

---

[30] Rabe, DVIS A, 63 (1987), S. 9; Hoffmann, Haftung, S. 202; Liesecke MDR 1968, S. 93 (96).

[31] Das Seehandelsschiffahrtsgesetz der DDR von 1976 sprach in § 70 anstelle von „leichtfertig“ von „rücksichtslos“, was dem in der englischen Fassung gebrauchten Wort „recklessly“ am besten entspricht.

[32] BGH NJW 1976, 1583; BGHZ 74, 162 (168); Basedow, TranspV, S. 420; Eilenberger-Czwalinna, S. 115; Rabe, DVIS A, 63 (1987), S. 9.

[33] Die Vorläufernorm im WA 1929 hatte noch von einer Fahrlässigkeit gesprochen, die nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleich stehe, was natürlich der Rechtseinheit entgegenwirkte, da jeder Mitgliedsstaat mit Hilfe seiner eigenen Rechtsinstitute diesen Begriff auslegen konnte (Rabe, DVIS A, 63, (1987), S. 9).

[34] NJW 1976, 1583 (1584); NJW 1979, 2474 (2476). Das OLG Frankfurt, VersR 1981, 164 (165), wies jedoch daraufhin, dass ohne einen Rückgriff auf die deutschen Schuldformen bei der Auslegung nicht auszukommen sei.

[35] Leichtfertigkeit als erster Bestandteil des zweigliedrigen Durchbrechungstatbestandes für sich genommen ist das bewusste Hinwegsetzen über alle Bedenken ohne Rücksicht auf Verluste (Hoffmann, Haftung, S. 206) bzw. ein objektiv besonders krasser und daher offenbarer Verstoß gegen die Sicherungsinteressen der den Frachtführer anvertrauten Personen und Güter (BGH NJW 1982, 1218). In der deutschen Rechtsprechung wurde verkürzt oft von bewusster grober Fahrlässigkeit gesprochen (so OLG Düsseldorf NJW-RR 1993, 811 (812). S. auch BGH NJW 1979, 497). Das erscheint aber bedenklich, weil das subjektive Bewusstseinselement auf diese Weise bereits in das objektive Merkmal der Leichtfertigkeit vorgezogen wird. Der BGH, NJW 1982, 1218, führt dagegen aus, dass leichtfertiges Verhalten grobe Fahrlässigkeit sei. Vgl. zur Kritik an der Übersetzung des französischen Begriffs „témérairemant“ mit „leichtfertig“ statt aller Rabe, DVIS A, 63 (1987), S. 10 und 18; OLG Frankfurt, VersR 1981, 164 (165); v. Ziegler, S. 203. Es ist zu beachten, dass anders als beim Vorbild Art. 25 WA für die Haag-Visby Regeln neben dem französischen Text auch der englische amtlich ist.

(sog. subjektive Methode), oder dies war aus der objektiven Sicht eines vernünftigen Durchschnittsbetrachters aufgrund der Fallumstände zu erkennen (sog. objektive Methode)[36]. Da die Schaffung eines neuen Rechtsinstituts stets auch einer praktikablen Umsetzung in der Rechtswirklichkeit bedarf, ist der von Herber[37] propagierten Definition zu folgen, die sich den der deutschen Zivilrechtswissenschaft bekannten Begriffen, nämlich der groben Fahrlässigkeit und dem bedingten Vorsatz, annähert und eine neue graduelle Abstufung verständlich umschreibt[38]. Die besondere Fahrlässigkeit liegt danach vor, wenn der Beförderer weiß und billigt, dass beim Betrieb des Schiffes unter grober Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt Risiken in Kauf genommen werden, die mit großer Wahrscheinlichkeit zu einem Schaden führen[39]. Die von Herber gewählte Bezeichnung als „bewusste grobe Fahrlässigkeit" vermag dagegen nicht zu überzeugen. Denn damit wird gerade ein dem deutschen Recht sehr wohl bekanntes Institut bezeichnet. Das zusätzliche Merkmal „bewusst" weist nämlich nur auf die Art der Fahrlässigkeit hin, ohne eine eigenständige und schon gar keine neue Schuldform zu bezeichnen. Eine neue graduelle Abstufung würde entgegen dem Versuch der Loslösung von überkommenen Begriffen nicht geschaffen[40]. Letzten Endes sind die Unterschiede zwischen der im deutschen Zivilrecht gebräuchlichen groben Fahrlässigkeit, die auch weiterhin für die vor dem Inkrafttreten des Transportrechtsreformgesetzes am 1.7.1998 liegenden Altfälle im Rahmen des Art. 29 CMR anzuwenden ist[41], und dem neuen Verschuldensgrad jedoch unwesentlich. Denn jener ist auf der subjektiven Seite

---

[36] Eilenberger-Czwalinna, S. 116f.; Rabe, DVIS A, 63 (1987), S. 8; Basedow, TranspV, S. 421.

[37] Vgl. z.B. HaftungsR, S. 215.

[38] Dies darf nicht als eine an einen Verschuldensgrad des deutschen Rechts anknüpfende Schuldstufe verstanden werden, sondern bildet eine eigenständige Schuldform. Richtig ist daher die Auffassung des OLG Frankfurt, VersR 1981, 164 (165), soweit es die neue Verschuldensform im Bereich zwischen bewusster grober Fahrlässigkeit und bedingtem Vorsatz angesiedelt sehen wollte. Nach seiner Auffassung soll jedoch eine Billigung des Schadens für das Schädigungsbewusstsein nicht erforderlich sein. Vielmehr müsse der Beförderer das Risiko des ihm wahrscheinlich scheinenden, aber nicht erwünschten Schadenseintritts eingehen.

[39] Herber, HaftungsR, S. 215. Vgl. hierzu auch BGH NJW 1982, 1218, und ausführlich BGHZ 74, 162ff. Anders Hoffmann, a.a.O., S. 213, und das OLG Frankfurt, ZLW 1981, 87 (90), die auf das Merkmal der Billigung des Schadenseintritts verzichten wollen. Das ist aber schon rein faktisch nicht damit in Einklang zu bringen, dass der Gegensatz zur groben Fahrlässigkeit darin gesehen werden soll, dass das Vertrauen in das Ausbleiben der Schädigung fehlt. Wer nicht auf das Ausbleiben des Schadenseintrittes vertraut, billigt ihn. Dass das Tatbestandsmerkmal der Billigung im deutschen Recht dem bedingten Vorsatz und nicht dem fahrlässigen Handeln zuzuschreiben ist, steht nicht entgegen. Im Gegenteil dient dessen Heranziehung in besonderem Maße der Einrichtung einer neuen Schuldstufe, die sich im Zwischenraum von Vorsatz und Fahrlässigkeit bewegt, allerdings ohne die Grenze von der Fahrlässigkeit zum Vorsatz zu übertreten. Denn anderenfalls wäre die erste Alternative als Vorsatz aufgefasst falsch definiert.

[40] Insofern richtig das OLG Frankfurt, ZLW 1981, 87 (90), das darauf verweist, dass die neue Schuldform zwischen grober Fahrlässigkeit und bedingtem Vorsatz liegt, was allgemeine Ansicht ist.

[41] Die Neuerungen des Transportrechtsreformgesetzes, die erst zum 1.7.1998 in Kraft getreten sind, gelten nicht für zuvor abgeschlossene Frachtverträge (Koller, § 407, Rn. 2). Da Art. 29 CMR auf die nach dem Recht des

ebenfalls an strenge Voraussetzungen geknüpft[42].

Die objektive Leichtfertigkeit des Handelns aus der objektiven Sicht eines vernünftigen Durchschnittsbetrachters im Sinne der objektiven Methode allein kann nicht genügen, da ausdrücklich das Bewusstsein der Schadenswahrscheinlichkeit gefordert ist[43]. Genauso wenig genügt es, wenn der Beförderer die Gefahr nicht erkennt, obwohl sie sich ihm geradezu aufdrängen musste, während Kenntnis anzunehmen ist, wenn er vor ihr bewusst die Augen verschlossen hat[44]. Der letztere Fall geht nämlich weiter als das bloße Wissenmüssen, da der Handelnde die Schadenswahrscheinlichkeit hier in Wahrheit kennt, sie jedoch aus seinem Bewusstsein zweckmäßigerweise ausblendet. Es tritt daher kumulativ ein täterbezogenes, subjektives Element zur objektiv leichtfertigen Handlungsweise hinzu[45].

---

angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichstehende Fahrlässigkeitsform abstellt, durchbricht bei vor dem 1.7.1998 geschlossenen internationalen Straßengüterfrachtverträge weiterhin grobe Fahrlässigkeit die Haftungshöchstsumme.

[42] Palandt-Heinrichs, § 277, Rn. 5: Grobe Fahrlässigkeit ist die Verletzung der verkehrserforderlichen Sorgfalt in besonders schwerem Maße unter Außerachtlassung einfachster, ganz naheliegender Überlegungen und Nichtbeachtung dessen, was im gegebenen Fall jedem einleuchten musste. Die geringen Unterschiede zwischen der neuen Fahrlässigkeitsform und der (bewussten) groben Fahrlässigkeit betonte auch der Gesetzgeber des Transportrechtsreformgesetzes, allerdings nicht, ohne zu bemerken, dass im Einzelfall strengere Anforderungen zu stellen sind (BT-Drucksache XIII/8445, S. 72).

[43] Anders z.T. die internationale, insbesondere französische, aber auch kanadische Rechtsprechung Rechtsprechung zum Luftrecht. Nachweise bei Giemulla/Schmid-Giemulla, WA, Art. 25, Rnn. 37ff.; Hoffmann, Haftung, S. 210; Giesen ZVglRWiss 82 (1983), S.57; Rabe, DVIS A, 63 (1987), S. 12f.; Stachow, S. 133ff. Dies steht aber im Widerspruch zum Willen der Konferenzteilnehmer in Den Haag, die neben dem objektiven Sachverhalt auch ein subjektives Element einfügen wollten (Fremuth/Thume-Müller-Rostin, TranspR, Art. 25 WA, Rn. 9). Nach der Auffassung von Chorley & Giles, S. 411, führt dieses zusätzliche Element dazu, dass die Durchbrechung nur in den offensichtlichsten Fällen vorkommen kann.

[44] I.E. ebenso Diamond, LMCLQ 1978, S. 225 (246). Vgl. auch Rabe, § 607a Anm. E 3 e, Rn. 23; Mankabady, S. 73, Chorley & Giles, S. 214, und Hoffmann, Haftung, S. 212.

[45] Für das Warschauer Abkommen vgl. statt aller MüKoHGB-Kronke, Art. 25 WA 1955, Rnn. 25f. So auch Fremuth, in: Fremuth/Thume, TranspR, § 435 HGB, Rnn. 15ff., zu § 435 HGB n.F., und Basedow, TranspV, S. 421, die allerdings mit Recht darauf hinweisen, dass die Ermittlung bestimmter subjektiver Umstände dem befassten Gericht üblicherweise nur über die Betrachtung der im konkreten Einzelfall gegebenen objektiven Umstände möglich ist. S. auch BGHZ 74, 162 (168 und 171), der deshalb auf äußere Tatsachen zurückgreift, um in objektivierender Betrachtung den inneren Tatbestand mit der für eine Verurteilung erforderlichen Wahrscheinlichkeit feststellen zu können. Ähnlich Carbone, Responsabilità, S. 163. Die hierüber entbrannte Kontorverse in der Literatur (zu den Nachweisen vgl. die Fußnoten bei Stachow, S. 161ff.) ist m.E. rein dogmatischer Natur, da der BGH bei der objektivierten Prüfung des subjektiven Merkmals lediglich einer faktischen Notwendigkeit des Beweisrechts folgt. Der Nachweis subjektiver Umstände mit Hilfe objektiver Sachverhalte ist, insbesondere bei den Strafgerichten tägliche Praxis, da die Beweisführung sonst nicht gelänge. Auch der Bundestag setzte sich beim Transportrechtsreformgesetz, das in § 435 HGB n.F. eine entsprechende Durchbrechungsregel statuierte, mit diesem Argument über die Befürchtungen des Bundesrates hinweg, dass das Schädigungsbewusstsein praktisch kaum zu beweisen sein würde, so dass zum Nachweis auf einen objektiv vorliegenden besonders schwerwiegenden Pflichtenverstoß zurückgegriffen werden müsse (Drucksache XIII/8445, S. 135).

Das Hans. OLG Hamburg[46] definiert das Bewusstsein als die sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis eines wahrscheinlichen Schadenseintritts[47]. Die seerechtlichen Entscheidungen zu Art. IV § 5 HR folgen der subjektiven Methode. In The „Tuxpan"[48] ging das District Court nach dem Vorbild luftfrachtrechtlicher Entscheidungen vom Erfordernis eines tatsächlichen Bewusstseins der Schadenswahrscheinlichkeit als zusätzlich zur Leichtfertigkeit hinzutretendes Merkmal aus[49]. In The „Pembroke"[50] hingegen wurde zwar vom New Zealand High Court in seiner Entscheidung der subjektive Test angewendet, die zweite Durchbrechungsalternative wegen des Gewichtes des Schadensbewusstseins jedoch als eingliedriger Tatbestand betrachtet[51]. Dem widerspricht aber der ausdrückliche Wortlaut, der in beiden Originalsprachen zweigliedrig abgefasst ist. Der Hinweis Stachows[52] auf die Entstehungsgeschichte, wonach es prinzipiell nur auf das Schädigungsbewusstsein ankommen solle, wohingegen das objektive Element „auszublenden" sei, geht fehl. Denn in seiner Begründung macht Stachow selbst[53] deutlich, dass gleichzeitig ein entsprechend leichtfertiges Handeln vorliegen muss, auf das sich das Schadensbewusstsein beziehen muss. Die Zusammenziehung zu einem eingliedrigen Tatbestand geschieht daher nur vordergründig, indem objektive und subjektive Komponente in eine Beziehung im Sinne der conditio sine qua non zueinander gesetzt werden. Dies ist jedoch nicht korrekt. Denn beide Merkmale können isoliert auftreten, so dass der Durchbrechungstatbestand nicht verwirklicht ist.

Das gefundene Ergebnis rechtfertigt sich neben dem Wortlaut sowohl des Warschauer Abkommens als auch der Haag-Visby Regeln gleichfalls aus der Entstehungsgeschichte. Das Vorbild für Art. IV § 5 lit. e

---

[46] TranspR 1996, 33 (34), im Anschluss an BGHZ 74, 162 (168).

[47] Kronke, in: MüKoHGB, Art. 25 WA 1955, Rn. 28, formuliert den Maßstab für das Luftfrachtrecht als besonders krasses Hinwegsetzen über Sorgfaltsanforderungen im Ladungsinteresse (objektiver Tatbestand), wobei sich tatsächlich die Erkenntnis eines wahrscheinlichen Schadenseintrittes aufgedrängt haben muss (subjektiver Tatbestand).

[48] 765 F. Suppl., 1150 (S.D.N.Y. 1991).

[49] Das Gericht führte allerdings auch aus, dass bereits die „recklessness" generell schon das Handeln unter Nichtbeachtung einer Gefahr, die entweder bekannt ist oder bekannt sein müsse, umfasse (M/V Tuxpan, a.a.O., S. 1182f.).

[50] Nelson Pine Industries Ltd. vs. Seatrans New Zealand Ltd., (1995) 2 Ll. Rep. 290.

[51] Ebenso Stachow, S. 173, 196ff., und zum Luftrecht OLG Frankfurt ZLW 1981, 87 (90).

[52] S. 197.

[53] Vgl. S. 198.

HVR in Art. 25 WA 1955 erhielt die zitierte englische Fassung erst, nachdem der Vorschlag „...acted recklessly and knew or should have known that damage would probably result“ abgelehnt worden war. Hiermit ist der objektiven Betrachtungsweise eine klare Absage erteilt worden, so dass an das Bewusstsein des Schädigers anzuknüpfen ist[54].

III. Die Durchbrechung der Haftungsgrenzen bei qualifiziertem Gehilfenverschulden

Die Durchbrechung der Haftungshöchstbeträge bei qualifiziertem Verschulden des Beförderers hat durch die Neuerungen von Visby im Grundsatz eine eindeutige Regelung erfahren. Anders beim qualifizierten Gehilfenverschulden, das nicht ausdrücklich in die Regelung des Art. IV § 5 lit. e HVR aufgenommen worden ist. Denn dieser besagt hinsichtlich der Überwindung der Haftungshöchstgrenzen, dass „neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly an with knowledge that damage would probably result“.

1. Die Auffassungen in Deutschland

a. Der Standpunkt der h.M.

Die fast einhellige h.M.[55] bezieht sich auf Wortlaut und Entstehungsgeschichte des Art. IV § 5 lit. e HVR und gelangt zu der Feststellung, dass das besonders schwere Verschulden der Hilfspersonen des Carrier die Haftungsgrenzen nicht durchbrechen könne. Allein das persönliche Verhalten des Seegüterbeförderers löse diese Rechtsfolge aus. Der Wortlaut gebe für eine Überwindung bei qualifiziert schuldhaftem Verhalten der Hilfspersonen nichts her. Vielmehr habe es im Vorschlag der Kommission für Konnossementklauseln in den Vorberatungen zu den Visby Regeln noch „act or omission of the carrier himself“ (bzw. „lui-même“ in der frz. Fassung) geheißen. Die Stockholmer Konferenz im Jahre 1963 wies

---

[54] Vgl. nur Rabe DVIS A, 63 (1987), S. 11; Hoffmann, Haftung, S. 211. Dessen Auffassung, die Heranziehung der subjektiven Methode lasse sich zugleich aus dem Zweck, dem Handelnden die Haftungsbeschränkung bei besonderem persönlichen Verschulden zu verweigern, herleiten, vermag allerdings nicht zu überzeugen. Aus dem Grad des vorausgesetzten Verschuldens, sprich der hier geforderten Schwere, kann nicht auf die Beschaffenheit der subjektiven Seite geschlossen werden. Hoffmann vermengt folglich die Abgrenzung verschiedener Arten der Fahrlässigkeit mit den unterschiedlichen Fahrlässigkeitsgraden. Letztere werden aber im deutschen Zivilrecht anders als im Strafrecht nach einem objektiven Sorgfaltsmaßstab bestimmt (BGHZ 39, 283; Palandt-Heinrichs, § 276, Rn. 15).

[55] Rabe, § 660, Anm. F, Rn. 26; ders. DVIS A 63 (1987), S. 20; Herber, HaftungsR, S. 195, 216; ders. TranspR 1986, 249 (253); ders., SeehandelsR S. 332; Hoffmann, Haftung, S. 199f.; Stachow, S. 226; v. Ziegler, S. 203f.; wohl auch Knöfel, S. 315; zweifelnd Eilenberger-Czwalinna, S. 120. Vgl. auch Reg.-Begr. zum 2. SÄG, BT-Drucksache XX/3852, S. 24.

die Klausel jedoch zurück, weil sie das Interessengleichgewicht beeinträchtige[56]. Erst auf der Brüsseler Konferenz im Mai 1967 wurde die Regelung wieder aufgegriffen. Im Ergänzungsprotokoll fiel nun jedoch das „himself" weg. Eine sachliche Änderung sei, so die h.M., damit nicht bezweckt gewesen. Die Tatsache, dass der Vorschlag der deutschen Delegation, dem Beförderer die Berufung auf die Haftungsgrenze bei schwerem Verschulden seiner Gehilfen vorzuenthalten, sogar zurückgenommen worden war, nachdem eine von den skandinavischen Ländern vorgeschlagene Fassung, die zwecks Klarstellung die Worte „acte ou omission du transporteur" enthielt, angenommen worden war[57], sei Hinweis genug auf das Erfordernis eines Verschuldens des Seegüterbeförderers selbst[58]. Ein daraufhin gestellter Antrag der Deutschen, dann doch wieder durch den klarstellenden Zusatz „himself" deutlich zu machen, dass nur das Verhalten des Seegüterbeförderers zur Durchbrechung führen solle, sei von der Konferenz nur deshalb abgelehnt worden, weil nach dem Haftungsbeschränkungsrecht damals gem. Art. 1 HBÜ 1957 stets nur das eigene besonders schwere Verschulden des Carrier genügt habe[59]. Die Entstehungsgeschichte bestätige also die dahingehende Auslegung des nicht ganz eindeutigen Wortlautes[60].

Knöfel[61] verneint die Durchbrechung zum einen, weil dem Beförderer das qualifizierte Verschulden des Helfers bereits bei der Haftungsbegründung zugerechnet werde. Eine erneute Zurechnung bei der Überwindung von Haftungsgrenzen widerspreche dagegen dem Haftungssystem des Transportrechtes. Denn voller Schadenersatz solle die Ausnahme bleiben, so dass dieser nur bei eigenem schweren Verschulden des Beförderers zu gewähren sei. Die Haftungshöchstsummen seien dagegen eine „vertypte Ausgestaltung des vertraglichen Regelfalls". Die Verhaltenszurechnung müsse auf die Haftungsbegründung begrenzt bleiben. Zum anderen hält sie eine Notwendigkeit der Ausweitung der zu einer Durchbrechung führenden Fälle aus dem Blickwinkel der Risikoverteilung nicht für gegeben. Sie lehnt eine solche Folge ab, weil die Erweiterung des Verantwortungsbereichs des Schuldners, die aus der Beiziehung von Gehilfen resultiere, nicht zu größerem Einfluss auf den Dritten führe, als ihn der

---

[56] Eilenberger-Czwalinna, S. 118f.

[57] S. dazu Bericht XII. SeeRKonferenz, S. 42f. Der deutsche Antrag war abgelehnt und darauf zurückgenommen worden, um die Haftungsbefreiung des Beförderers bei nautischem Verschulden nicht anzutasten (Hoffmann, a.a.O., S. 201; Rabe, § 607a, Anm. E 1, Rn. 16).

[58] Vgl. statt aller Rabe, DVIS A, 63, S. 20.

[59] Hoffmann, a.a.O., S. 201; Herber, HaftungsR, S. 216; Bericht des Arbeitskreises I, DVIS B, 14 (1985), S. 19.

[60] So Herber, SeehandelsR, S.332. Ähnlich Hoffmann, a.a.O., S. 199, 202. Dennoch wurde bei Einarbeitung dieser Regelung ins deutsche Gesetz in § 660 III HGB durch das zweite Seerechtsänderungsgesetz keine Klarstellung vorgenommen.

[61] S. 323ff.

Versender hätte. Der Beförderer habe wegen begrenzter Steuerbarkeit des Gehilfenverhaltens keine besseren Eingriffsmöglichkeiten zur Schadensprävention als die Ladungsseite. Insbesondere einem Subunternehmer, der seinerseits von einem selbständigen Dritten in die Transporttätigkeit einbezogen worden ist, stünde keiner der beiden Kontrahenten des Beförderungsvertrages näher[62].

b. Seehandelsschiffahrtsgesetz der DDR

In § 70 des Seehandelsschiffahrtsgesetzes der DDR[63] wurden ausdrücklich „eigene Handlungen" des Verfrachters gefordert, die den Schaden herbeigeführt haben mussten. Das Verhalten von Hilfspersonen sollte nicht genügen. Allein die Handlungen von Organen einer juristischen Person und Personen, die in ihrer Gesamtverantwortung stellvertretend für ein solches Gesamtunternehmen wirken, sollten genügen[64]. Als persönliches Verschulden galt dabei das Organisationsverschulden im Sinne von Anordnungen und Maßnahmen, die durch Organe im Interesse der Gesamtleitung des Unternehmens und der Kontrolle der Arbeitsabläufe getroffen oder unterlassen wurden, sowie das Auswahl- und Überwachungsverschulden in Bezug auf Erfüllungsgehilfen[65]. Als die summenmäßige Haftungsbeschränkung durchbrechendes Ereignis wurde in der DDR auch die ungerechtfertigte Deviation angesehen, die zudem bei nautischem Verschulden während der Abweichung zur Haftung führen sollte[66].

c. Der Standpunkt von Basedow und Puttfarken

In der deutschen Literatur wird allein von Basedow[67] und Puttfarken[68] eine gegenläufige Auffassung vertreten. Bezogen auf das Seerecht hält Basedow die Frage nach der Durchbrechung der Haftungsschranken bei schwerem Leuteverschulden für unentschieden, weil die deutsche Übersetzung der Hamburg Regeln[69] die Gleichbehandlung mit dem eigenen Verschulden des Beförderers im Gegensatz zur

---

[62] Knöfel, S. 323f.

[63] Das SHSG der DDR trat am 5.2.1976 in Kraft und beinhaltete bereits eine Einarbeitung des Brüsseler Ergänzungsprotokoll, obwohl dieses weder in Kraft getreten noch die DDR Beitrittsstaat war (Richter-Hannes, HHR, S. 22).

[64] Richter-Hannes/Trotz - Richter-Hannes, SHSG, § 70, S. 160; Richter-Hannes/Richter/Trotz, S. 237.

[65] Richter-Hannes/Richter/Trotz, S. 230, 237.

[66] Richter-Hannes/Richter/Trotz, S. 200.

[67] TranspV, S. 424f.

[68] SeehandelsR, S. 99f.

[69] Dort heißt es: „...wenn .. der Verlust ... auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers zurückzuführen

Einarbeitung des Art. 13 des Athener Übereinkommens über die Passagierschiffahrt in das HGB durch das zweite Seerechtsänderungsgesetz[70] verneine, während für die Haag-Visby Regeln überhaupt keine Entscheidung getroffen worden sei[71]. Wolle man aber den herrschenden Unternehmensstrukturen in der Seehandelsschiffahrt gerecht werden, so müsse die unbegrenzte Haftung auch bei schwerem Gehilfenverschulden eintreten. Denn der Beförderer an sich, der in den meisten Fällen eine juristische Person sei, sei an der Ladungsbehandlung und dem Umgang mit dem Schiff rein körperlich genauso wenig beteiligt wie an den diesbezüglichen Entscheidungen. Beides habe sich auf untergeordnete Verantwortungsebenen verlagert, so dass die Überwindung der Haftungsschranken nur durch eine weite Auslegung gesichert werden könne. Anderenfalls bliebe nur der Kunstgriff übrig, die unbeschränkte Haftung durch eine Ausweitung des Begriffes der Unternehmensleitung, z.B. auf Schiffsführung und Agenturen herbeizuführen bzw. die Delegation als grob schuldhaft zu betrachten[72].

Puttfarken[73] nimmt Bezug auf die Entstehungsgeschichte der Haag-Visby Regeln. Aus dieser ergebe sich keineswegs, dass eine Gleichbehandlung des Gehilfenverhaltens nicht gewollt gewesen sei. Das Vorbild von Art. IV § 5 lit. e HVR, Art. 25 WA 1955, beziehe dieses nämlich ausdrücklich mit ein und nichts anders habe in den Haager Regeln von Anfang an gegolten, soweit es dort nicht anders bestimmt sei. Als Beförderer im Sinne der Haag-Visby Regeln sieht er daher dessen Unternehmen einschließlich der dort Beschäftigten Hilfspersonen an. Das durch eine andere Auslegung zwangsläufige Ergebnis, dass volle Haftung niemals eintreten könne, sei eine widersinnige Regelung, die gewollt geschaffen zu haben, dem Gesetzgeber nicht unterstellt werden könne.

Auch das Landgericht Hamburg wies in seiner Entscheidung vom 25.03.1994 („Hibiscus“)[74], darauf hin, dass es deutscher Rechtsauffassung entgegen der aus der Entstehungsgeschichte hergeleiteten h.M. gerechter werde, dem Beförderer das Gehilfenverhalten zuzurechnen, zumal damit die Bevorzugung der Großreederei gegenüber dem Reederkapitän vermieden würde. Abschließend brauchte sich das Gericht jedoch nicht mit der Frage zu befassen, weil der Besatzung weder Vorsatz noch grobe Fahrlässigkeit

---

ist, die von ihm **selbst** entweder in der Absicht, einen solchen Verlust ... herbeizuführen, oder leichtfertig in dem Bewußtsein ... begangen wurden ...“ (Hervorhebung durch den Verfasser).

[70] Vgl. Art. 10 I Anl. zu § 664 HGB.

[71] Basedow, a.a.O., S. 424.

[72] Basedow, a.a.O., S. 424f.

[73] a.a.O., S. 99.

[74] Az. 420 O 200/93, dort S. 9.

vorgeworfen werden konnte.

2. Internationale Rechtsprechung und Literatur

a. Anglo-amerikanischer Rechtskreis

International fällt aus der Rechtsprechung die Entscheidung des New Zealand High Court vom 10.08.1993 in der Sache The „Pembroke“[75] auf. Gegenstand des Falles war der Transport von in Holzkisten verpackten Ketten für eine neue Maschine der Klägerin von Bremerhaven nach Nelson in Open Top Containern, die gebraucht und beschädigt waren und deren Persenning ebenfalls beschädigt war, was dem Kapitän bekannt war. Entgegen den Anweisungen der Klägerin machte das Schiff einen Zwischenstop in Sao Francisco do Sul südlich von Rio de Janeiro, bei dem weitere Ladungsgüter, die unter Deck verstaut werden mussten, an Bord genommen wurden. Als Folge wurden die Open Top Container mit den Ketten der Klägerin, die zuvor unter Deck transportiert worden waren, entgegen anders lautenden Parteivereinbarungen an Deck befördert. Bei der Inspektion am Bestimmungsort zeigte sich, dass die Persenning eines Containers nur noch an ihren Befestigungen hing, drei Holzkisten völlig durchnässt waren und die darin befindlichen Ketten Anzeichen von Rost zeigten. Ohne nähere Begründung entschied der New Zealand High Court[76] entgegen der Rechtsauffassung der Beklagten, dass ihr das schwere Verschulden des Kapitäns zugerechnet werden müsse. Diesem waren nämlich die schadensbegründenden Umstände in Form des schadhaften Containers und der beim Ent- und Neubeladen beschädigten Persenning bekannt gewesen. Zudem wusste er, dass schwere See aufgrund von Hurricane-Gefahr zu erwarten war. Daher greife die Haftungsbeschränkung aus Art. IV § 5 lit. e HVR nicht durch.

Gegenläufig fiel die Entscheidung in der Sache The „European Enterprise“[77] aus. Das Gericht greift zwar das Argument der Klägerseite auf, dass nicht verständlich sei, warum der Carrier, der an anderen Stellen der Haager Regeln für seine Gehilfen einzustehen habe, hier nur für sein eigenes Verhalten verantwortlich sein soll. Aber mit Blick auf den Wortlaut und wirtschaftliche Erwägungen kommt es letztlich doch zu einer engen Auslegung des Carrier-Begriffs in Art. IV § 5 lit. e HVR[78]. Hinsichtlich des Wortlautes verweist das Gericht auf die Eingangsworte dieser Vorschrift. „Neither the carrier ... shall be entitled“

---

[75] Nelson Pine Industries Ltd. v. Seatrans New Zealand Ltd. (The „Pembroke“) 1995, 2 Ll. Rep. 290, 297 (N.Z. Ct.).

[76] A.a.O., S. 297.

[77] Browner International Ltd. vs. Monarch Shipping Co. Ltd., 1989, 2 Ll. Rep. 185.

[78] Queen’s Bench Division (Commercial Court), a.a.O., S. 185 (191).

meine nur den Beförderer selbst, so dass in der gleichen Norm nicht zugleich eine extensive Definition Platz greifen könne. Wirtschaftlich betrachtet sei zudem eine Einstandspflicht des Beförderers für Hilfspersonen nicht sinnvoll, da er mit dem Beginn der Seereise die Kontrolle über den Transport aus der Hand gebe (sic!). Außerdem würde die enge Auslegung infolge der seltenen Fälle voller Haftung niedrige Versicherungsprämien sichern.

Unter Bezugnahme auf den Wortlaut des Haager Protokolls von 1955 im internationalen Lufttransport verneint auch Diamond[79] die Durchbrechung der Haftungsbeschränkung aus Art. IV § 5 lit. e HVR bei qualifiziertem Gehilfenverschulden. Denn dort waren die Worte „his servants or agents“ enthalten, die in den Haag-Visby Regeln fehlen. Chorley & Giles[80] meinen, dass dies Absicht der Verfasser gewesen sein muss, denn ansonsten wäre die Wendung im Athener Übereinkommen, wo sie ebenfalls fehlt, wieder aufgenommen worden. Im Anwendungsbereich der Haag-Visby Regeln sei, wenn der Beförderer eine juristische Person ist, nur über den Begriff des alter ego eine Ausweitung der Durchbrechungsregel zu erreichen[81]. Sollte sich also herausstellen, dass die Direktoren einer Gesellschaft keinerlei Funktionen im Zusammenhang mit der Beförderung ausüben, dann müssen Personen mit Managerfunktionen, das sog. „brains and nerve centre“[82] oder „the other self“[83], dem Beförderer gleichgestellt werden[84]. Allerdings bedeute dies nicht das allgemein leitende Angestellte wie ein Betriebsinspektor oder sonstiger Leiter stets dem Beförderer gleich stehen, nur weil sie Leitungsfunktionen ausüben[85]. Daneben wird im anglo-amerikanischen Seerecht als eigenes Verschulden das Verhalten von Dritten bewertet, denen das „ship’s management“ übertragen worden ist, oder die fehlerhafte Übertragung der Verantwortung bzw. mangelhafte Überwachung nach der Übertragung[86].

---

[79] LMCLQ 1978, S. 225 (244f.); ders., HVR and COGSA 1971, S. 14. Auch in The „European Enterprise“, a.a.O., S. 185 (192), wird dieses Argument bemüht.

[80] A.a.O., S. 213.

[81] Ebenso Scrutton, 20.Aufl., S. 451f.; Maskell, S. 3; Diamond, a.a.O., S. 244f.; Griggs/Williams, S. 107.

[82] Vgl. auch Bolton Engineering vs. Graham (1957) 1 Q.B. 159 (172); Diamond, HVR and COGSA 1971, S. 14.

[83] Chorley & Giles, S. 213.

[84] Das House of Lords legte in dem Fall Lennard’s Carrying Company vs. Asiatic Petroleum Company, (1915) A.C. 705, den bei Chorley & Giles, S. 400f., mit folgenden Worten wiedergegebenen Grundsatz nieder, dass „where a wrong is committed by a person who is really the directing control and will of the corporation - the chairman, a director or managing owner - then the wrong is commited personally by the company“.

[85] Diamond, a.a.O., S. 245.

[86] Vgl. bei Stachow, S. 229.

Die Frage nach einer Durchbrechung der Haftungsbeschränkung bei unreasonable Deviation verlor durch die neue Durchbrechungsregel an Brisanz. Die englischen Autoren[87] gingen demgemäß auch davon aus, dass neben Art. IV § 5 lit. e HVR kein Raum mehr für die Deviation-Doktrin sei[88]. Dies führt unter dem Haftungsregime der Haag-Visby Regeln dazu, dass ein die Freizeichnungsmöglichkeiten aufhebender fundamental breach of contract vorliegt, gleichwohl aber mangels misconduct die Haftungsbeschränkung in Kraft bleibt. Lediglich wenn die Deviation „intentional and reckless, with knowledge of the consequences" geschehen sei, habe sie - auch in Form unerlaubter Decksladung - Konsequenzen[89]. Als Begründung wird die in Art. IV § 5 lit. e HVR angestrebte Harmonisierung von kontinentaleuropäischen und anglo-amerikanischen Rechtsanschauungen angeführt[90]. Vor dem Hintergrund der Vertragsaufhebung durch den fundamental breach of contract, die auch den Vertrag betreffende Gesetzesvorschriften wirkungslos werden lässt[91], ist dies unlogisch[92]. In Scrutton[93] wird insoweit zwischen Sachverhalten differenziert, in denen die Haag-Visby Regeln kraft Gesetzes greifen, und solchen, in denen eine vertragliche Einbeziehung vorliegt. Nur im letzteren Fall sei die Durchbrechung denkbar[94]. Allerdings soll die Deviation-Doktrin nach wie vor zwecks Überwindung der Haftungsgrenzen zur Anwendung kommen, wenn die Schiffsbesatzung die Abweichung begangen hat und nicht der Beförderer selbst[95].

---

[87] Großbritannien machte die Haag-Visby Regeln durch den Carriage of Goods by Sea Act 1971 zu nationalem Recht. Er trat am 23.06.1977 in Kraft und hob den COGSA 1924 auf (Scrutton, 20. Aufl., S. 406; Payne & Ivamy's, S. 83).

[88] Scrutton, 20.Aufl., S. 449 und 452; Tetley, Marine Cargo Claims, S. 121f.; Diamond, LCMLQ 1978, 225 (247).

[89] Chandler, 15 JMLC (1984), 233, 266. Das Limit nach US-COGSA soll dagegen nicht durch Ausdehnung der Deviation-Doctrine bei qualifiziertem Verschulden entfallen (vgl. Iligan Intergrated Steel Mills, Inc. v. S.S. John Weyerhauser, 1975 A.M.C. 33 (2nd Cir. 1974); Chandler, 15 JMLC (1984), 233, 265), wobei der COGSA noch auf das ursprüngliche Abkommen zurückgeht.

[90] Diamond, a.a.O., S. 247.

[91] S.o. E III 3 b aa (1).

[92] Diesen Zweifel hegt auch Diamond, HVR and COGSA 1971, S. 16.

[93] Dort S. 449.

[94] Unter Hinweis auf die us-amerikanische Entscheidung Jones vs. The „Flying Clipper" (1954) 116 F. Supp. 386.

[95] Scrutton, a.a.O., S. 452, auch in Bezug auf den entsprechenden Art. 4 V lit. e brit. COGSA 1971. Da in Scrutton, a.a.O., allerdings die Durchbrechung der Haftungsgrenzen bei schwerem Gehilfenverschulden verneint wird, erscheint diese Auslegung wenig konsequent.

b. Italien

Die Änderungen des Wisby-Protokolls sowie der Brüsseler SZR-Ergänzung von 1979 wurden in Italien durch die Gesetze Nr. 243 und 244 vom 12.06.1984 eingeführt. Am 23.11.1985 traten sie in Kraft[96]. Die Haager Regeln hat Italien wie im Brüsseler Protokoll vorgesehen gekündigt[97]. Nach diesem Datum eintretende internationale Sachverhalte richten sich für Italien daher nach den Haag-Visby Regeln.

Bonelli[98] ist der Auffassung, dass für Art. IV § 5 lit. e HVR wie schon zu Art. IV § 5 HR gelte, dass der Befördererbegriff weit auszulegen sei. Der Carrier muss sich danach das qualifiziert schuldhafte Verhalten aller Hilfspersonen, also leitender Angestellter wie einfacher Angestellter und unabhängiger Dritter, mit der Folge zurechnen lassen, dass er sein Recht auf Haftungsbeschränkung verliert.

Berlingieri[99] widerspricht dem und lässt nur das Gehilfenverschulden leitender Angestellter genügen. Auf diese sei der Befördererbegriff bei juristischen Personen zu erweitern, ansonsten aber sei eine Überwindung des Haftungslimits durch Gehilfenverhalten abzulehnen, da das persönliche Verschulden des Carrier zu fordern sei.

c. Skandinavien

In den skandinavischen Staaten wurden die Änderungen der Haag-Visby Regeln mit Wirkung vom 04.07.1974 in die nationalen Seegesetze von 1891/92/93 eingearbeitet. Der innerstaatliche Verkehr sowie die Beförderung von Gütern zwischen diesen Staaten auf See unterlagen daher ab diesem Zeitpunkt den Haag-Visby Regeln[100]. Trotz der Aufnahme vorbereitender Arbeiten an einem neuen Abkommen, den späteren Hamburg Regeln, hatten sich die Skandinavier entschlossen, die Verbesserungen, z.B. bei den Haftungsbeschränkungen, in ihr System einzuführen, da sie schon damals mit einem Inkrafttreten eines neuen Übereinkommens frühestens in den 80iger Jahren des vergangenen Jahrhunderts rechneten[101].

---

[96] Trib. Genova, Dir. Mar. 1990, 385 (387); Pesce, Trasporto Internazionale, S. 6, Fn. 11; Clerici, Dir. Mar. 1986, S. 637.

[97] Clerici, a.a.O., S. 637.

[98] S. 210f.

[99] Dir. Mar. 1977, 557 (575).

[100] Diamond, LMCLQ 1978, 225 (235); Blom, Dir. Mar. 1977, 521. Finnland zog erst am 01.10.1975 nach.

[101] Blom, a.a.O., S. 521.

Dänemark, Norwegen und Schweden hatten das wisbysche Protokoll bereits 1968 ratifiziert, ohne jedoch das ursprüngliche Abkommen aufzukündigen. Die Konnossementgesetze, mit denen den Haager Regeln in Skandinavien Geltung für den internationalen Transportverkehr verschafft worden war[102], blieben zunächst in Kraft. Die Folge war, dass die Haag-Visby Regeln neben den innerstaatlichen und innerskandinavischen Seetransporten seit dem 23.06.1977 in allen Fällen des Art. X des Protokolls von 1968 Anwendung fanden. Darüber hinaus galten sie bei eingehenden Transporten aus Staaten, die weder Mitglied der Haager Regeln noch Zeichner des Brüsseler Protokolls waren, in der jeweiligen Fassung des Seegesetzes des skandinavischen Bestimmungslandes. Nur bei Seegüterbeförderungen aus nichtskandinavischen Staaten, die allein Mitglieder der Haager Regeln geblieben waren, in ein skandinavisches Land galten die ursprünglichen Regeln fort, soweit kein Fall des Art. X HVR vorlag[103]. Erst 1985 kündigten die skandinavischen Staaten die Haager Regeln auf, mit der Folge, dass auch die Konnossementgesetze aufgehoben wurden[104].

Die Haftung des Seegüterbeförderers war gem. § 118 Skand. SeeG eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast. Denn er hatte für Verluste infolge von Transportschäden einzustehen, soweit er nicht nachwies, dass der Schaden nicht durch sein eigenes Verschulden oder das seiner Hilfspersonen verursacht worden war[105]. Die Freizeichnungsgründe des Art. IV § 2 HVR fanden sich in § 118 II Skand. SeeG. In den nordischen Ländern wurde die Regelung des Art. IV § 5 lit. e HVR mit Erlass der neuen Seegesetze übernommen. § 120 II Skand. SeeG legte die Haftungshöchstsumme fest, die aber durch Vereinbarung zwischen Transporteur und Absender - auch konkludent durch die Angaben im jeweiligen Transportdokument - erhöht werden konnte. Zuletzt galt auch hier dem SDR-Protokoll von 1979 folgend das Sonderziehungsrecht des IWF als maßgebliche Währungseinheit. Die Durchbrechung der Haftungsschranken regelte § 120 VI Skand. SeeG. Die Literatur[106] ließ das qualifizierte Verschulden der Hilfspersonen ohne nähere Begründung zur Durchbrechung der Haftungsbeschränkungen nicht genügen. Vielmehr müsse ein Verschulden des Beförderers selbst vorliegen. Bei juristischen Personen sei ein enger Befördererbegriff zugrunde zu legen gewesen. Lediglich leitende Angestellte mit eigenem

---

[102] Vgl. o E III 3 b cc.

[103] Diamond, LMCLQ 1978, 225 (265).

[104] Rechnagel/Hjulmand, S. 16; Honka, S. 16.

[105] Rechnagel, S. 213. Das Gesetz spricht von „fejl eller forsømmelse“, was als Formulierung des Verschuldenserfordernisses interpretiert wird (Rechnagel, S. 214).

[106] Rechnagel/Hjulmand, S. 145; Honka, S. 72f.; Falkanger/Bull, S. 162.

Verantwortungsbereich wurden dem Beförderer gleichgestellt[107]. Diese Sichtweise wurde durch den Wortlaut des § 120 VI Skand. SeeG gestützt. Danach sollte ausdrücklich nur das schwere Verschulden des Beförderers selbst[108] die volle Haftung auslösen. Die Unbestimmtheit des Art. IV § 5 lit. e HVR und die damit verbundenen Auslegungszweifel wurden durch die Klarstellung in Skandinavien vermieden.

3. Regelungen in anderen transportrechtlichen Vorschriften

a. Warschauer Abkommen, Montrealer Zusatzprotokolle, Montrealer Abkommen und LuftVG

Bereits in seiner ursprünglichen Fassung von 1929[109] bestimmt das Warschauer Abkommen, das als internationales Übereinkommen die Personen- und Güterbeförderung zur Luft zwischen den Mitgliedsstaaten regelt[110], dass der Beförderer nicht nur im Falle seines eigenen schweren Verschuldens, sondern auch bei solchem seiner Leute die Haftungsbeschränkungen aus Art. 22 genauso wenig wie die Haftungsbefreiungen aus Art. 20 des Abkommens geltend machen kann. Art. 25 II WA 1929 ordnet diese Rechtsfolge ausdrücklich an, soweit die Leute[111] in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben. Der Verschuldensmaßstab als Voraussetzung der Durchbrechung ist in der deutschen Übersetzung noch als Vorsatz oder eine nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichstehende Fahrlässigkeit[112] umschrieben.

Als 1955 durch ein in Den Haag verabschiedetes Zusatzprotokoll das Warschauer Abkommen redaktionell überarbeitet wurde, änderte sich nur die Beschreibung des schweren Verschuldens. Gefordert war nun - wie in dem später dem Art. 25 WA 1955 nachgebildeten Art. IV § 5 lit. e HVR - die Absicht, den Schaden herbeizuführen, oder ein leichtfertiges Handeln in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Das Leuteverhalten war und ist zur Überwindung weiterhin

---

[107] Vgl. hierzu Denkschrift zum Dän. SeeG Nr. 924/1981, Seite 36.

[108] Das schwedische Seegesetz z.B. spricht in § 120 III von „han själv“ (er selbst).

[109] Im Verhältnis zu Staaten, die das Haager Protokoll nicht gezeichnet haben, aber Mitglieder des Ursprungsabkommens sind - so etwa Uruguay und Kenia, bis zum 3.3.1999 auch die USA - gilt dieses weiter (Koller, vor Art. 1 WA 1955, Rn. 2; Fremuth/Thume-Müller-Rostin, TranspR, vor Art. 1 WA, Rn. 2, Art. 25 WA , Rn. 1).

[110] Vgl. Koller, vor Art. 1 WA 1955, Rn. 1.

[111] Zum Leutebegriff vgl. bereits o. C II 1 a cc (3).

[112] Die deutsche Rechtsprechung fasste diese Fahrlässigkeitsform als grobe Fahrlässigkeit auf (vgl. BGH NJW 1958, 1436 (1437); MDR 1974, 823; NJW 1979, 2474 (2476)).

ausreichend, solange sie in Ausübung ihrer Verrichtungen tätig geworden sind.

Durch das Montrealer Zusatzprotokoll Nr. 4 vom 25.9.1975 wurde im Luftrecht eine Kehrtwendung vollzogen. Der Luftfrachtführer soll danach nämlich selbst bei eigenem Vorsatz beschränkt haften[113]. Diese Privilegierung hält Koller[114] mit Recht für „rechtsethisch untragbar"[115]. Diese Tendenz hat sich im Montrealer Abkommen von 1999[116] fortgesetzt[117].

Das den innerstaatlichen Luftverkehr regelnde LuftVG enthält seit Inkrafttreten des Transportrechtsreform-gesetzes keine Regelung mehr zur Luftfrachtführerhaftung. Anwendbar sind insoweit nunmehr die §§ 407ff. HGB[118].

b. CMR

Auch die CMR regelt in Art. 29 II eindeutig, dass die Haftungshöchstsumme gem. Art. 23 III CMR neben dem qualifizierten Verschulden des Gütertransporteurs selbst (Art. 29 I CMR) durch das seiner Gehilfen überwunden werden kann. Entsprechend Art. 25 WA 1929 wird für das schwere Verschulden Vorsatz oder ein nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden vorausgesetzt[119].

---

[113] Bereits bei den Vorarbeiten zum Haager Protokoll von 1955 hatte es im sog. Rio-Entwurf den Vorschlag gegeben, die Durchbrechung auf Vorsatz des Beförderers und seiner Leute zu beschränken, was sich jedoch nicht durchsetzen ließ (Stachow, S. 82).

[114] Protokoll Nr. 4, Anm. zu section IX.

[115] Allerdings ist das Protokoll von der Bundesrepublik Deutschland bislang nicht ratifiziert worden. Für Transporte von und nach Deutschland ist es daher nicht anzuwenden (Müller-Rostin TranspR 1999, 81 (83)).

[116] Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28.05.1999. Nach Unterzeichnung der USA als 30. Signatarstaat trat es am 4.11.2003 in Kraft. Die Bundesrepublik Deutschland hat das Abkommen durch das Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr vom 6.4.2004 (BGBl. I S. 550) umgesetzt.

[117] Schmid/Müller-Rostin, NJW 2003, 3516 (3522), halten diese Entwicklung nach deutschem Rechtsverständnis zwar für bedenklich. Sie sei aber hinzunehmen, weil auf beiden Seiten des Luftbeförderungsvertrages Kaufleute beteiligt seien und der Absender sich durch Abschluss einer Transportversicherung, Wertdeklaration oder Vereinbarung eines höheren Haftungsbetrages bzw. eines Ausschlusses der Haftungsbegrenzung mit dem Luftfrachtführer absichern könne.

[118] Vgl. im Einzelnen MüKoHGB-Ruhwedel, § 44 LuftVG, Rn. 1f. Nach § 48 I 2, 2. Hs. LuftVG a.F. führten Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit des Luftfrachtführers und seiner Leute zur Durchbrechung.

[119] Zu den Auslegungsfragen hinsichtlich des schweren Verschuldens i.R.d. Art. 29 CMR vgl. nur Herber, CMR, Art. 29 CMR, Rnn. 2ff.; Helm IPRax 1985, 10; Thume, CMR, Art. 29, Rnn. 6ff. Auf die Ähnlichkeit mit Art. 25 WA 1929/1955 und ebenso mit Art. 37 CIM a.F. verweist bereits die Denkschrift des Deutschen Bundestages (BT-Drucksache III, 1144, S.43).

Gehilfen i.S.v. Art. 29 II CMR sind sowohl die Bediensteten des Beförderers als auch sonstige Personen, deren er sich zur Ausführung des Transportes bedient[120]. Der Gehilfe muss in innerem sachlichem Zusammenhang mit der Vertragserfüllung gehandelt haben. Denn wie nach der allgemeinen Zurechnungsnorm in Art. 3 CMR müssen die Hilfspersonen nach Art. 29 II CMR „in Ausübung ihrer Verrichtungen" gehandelt haben[121].

Als Begründung für die Durchbrechung wird angeführt, dass es unbillig sei, dem nach Art. 17 I CMR grundsätzlich umfassend haftenden Frachtführer die Privilegien des 4. Abschnitts der CMR auch bei qualifiziertem Verschulden seiner selbst oder seiner Hilfspersonen zugute kommen zu lassen[122]. Die uneingeschränkte Einstandspflicht auch für die Leute und Subunternehmer fördere überdies den Willen zu einer wirksamen Schadensprävention durch Einschaltung verläßlicher Drittunternehmer sowie die Herbeiführung ausreichender Risikoabdeckung durch Versicherungen. Um darüber hinaus infolge von Schadensfällen ansteigende Versicherungsprämien zu vermeiden, wird der Frachtführer durch Art. 29 CMR besonders zur Vorbeugung gezwungen[123].

c. Athener Übereinkommen von 1974

Das auf der Diplomatischen Konferenz der IMO in Athen am 13.12.1974 abgeschlossene Übereinkommen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See enthält in Art. 13 folgenden Wortlaut:

> „...if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result."[124]

Das Athener Abkommen stellt auf einen „act or omission of the carrier" ab. Dieser Wortlaut wird als eindeutig angesehen. Denn auf der Konferenz wurde die Überwindung der Haftungsgrenzen bei

---

[120] Zum Begriff vgl. o. C II 1 a cc (1) (c).

[121] Herber, CMR, Art. 29, Rn. 21.

[122] Thume, CMR, Art. 29, Rn. 2; kritisch Oeynhausen, TranspR 1984, 59 (64).

[123] Koller, Art. 29 CMR, Rn. 1.

[124] Der Text des Abkommens ist bei Schaps/Abraham, Anh. § 678 zu 5., abgedruckt.

schwerem Gehilfenverschulden im Interesse der Kalkulierbarkeit des Haftungsrisikos mehrheitlich abgelehnt. Überwiegend wird daher dem Beförderer nur sein eigenes Verhalten zugerechnet[125]. Obwohl er diese Auslegung unterstützt, bezeichnet Rabe[126] das Ergebnis als Widerspruch zum im internationalen Vertragsrecht uneingeschränkt geltenden Grundsatz der Einstandshaftung für Gehilfen.

Von der Bundesrepuplik Deutschland ist das Abkommen zwar gezeichnet worden, jedoch wegen der niedrigen Haftungssummen nicht ratifiziert worden[127]. Statt dessen wurde der Inhalt mit dem 2. Seerechtsänderungsgesetz in abgewandelter Form als Anlage zum neu gefassten § 664 HGB in das Handelsgesetzbuch eingeführt. Der materielle Inhalt ist zwar im wesentlichen unverändert geblieben[128]. Gerade in der vorliegenden Problematik weicht er aber entscheidend von der skizzierten Auslegung der h.M. zu Art. 13 Athener Übk. 1974 ab. Denn Art. 10 der Anlage zu § 664 HGB bestimmt in seinem ersten Absatz in unzweideutigen Worten, dass der Beförderer das Anrecht auf seine Haftungsbeschränkungen nach Artt. 5, 6 der Anlage zu § 664 HGB nicht nur bei eigenem schweren Verschulden - und zwar bereits in der Form grober Fahrlässigkeit (!)[129] - verliert, sondern auch bei dem „seiner Bediensteten oder Beauftragten“, soweit sie in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben. Stachow[130] hält die Abweichung des Art. 10 I der Anl. zu § 664 von Art. 13 Athener Übk. 1974 für nicht zu rechtfertigen, stützt sich aber allein auf den Wortlaut und auf die Überlegung, ob damit nicht in allen entscheidenden Fällen eine Durchbrechung Platz greifen würde[131]. Abgesehen davon, dass umgekehrt genausogut argumentiert werden kann, dass aufgrund der herrschenden Arbeitsteilung der Beförderer so gut wie nie selbst vor Ort sein wird, sondern nur durch qualifiziert schuldhafte Anweisungen einen Haftungstatbestand erfüllen wird, so dass die Überwindung der Schranken eine rare Ausnahme bleiben würde, vermag das Wort-

---

[125] Herber ZIEV 1977, 2 (8); ders. TranspR 1986, 249 (258); ders., HaftungsR, S. 179f.; Griggs/Williams, S. 86; Rabe, Anl. § 664, Art. 10, Anm. A, Rn. 1; a.A. Basedow ZHR 148 (1984), 238 (249), im Anschluss an die von der Bundesregierung in der Denkschrift zum Übereinkommen vertretene Auffassung, dass qualifiziertes Gehilfenverschulden genüge. Zumindest zweifelnd auch Zunarelli, S. 175. International stand Deutschland mit dieser Sichtweise allerdings allein da. Die skandinavischen Seegesetze und das SHSG der DDR stellten beispielsweise die Notwendigkeit eigenen Verschuldens des Beförderers ausdrücklich klar (Basedow, a.a.O., S. 249).

[126] Anl. § 664, Art. 10, Anm. B 1, Rn. 2.

[127] BT-Drucksache X/3852, S. 13f.

[128] Rabe, Vor § 664, Anm. A 1 b, Rn. 2.

[129] Vgl. hierzu und zur somit verhinderten Einheitlichkeit auch hinsichtlich der Auslegung der durch das 2. SÄG geschaffenen Normen ausführlich Herber, HaftungsR, S. 179.

[130] S. 226f.

[131] So auch Herber TranspR 1986, 249 (258).

lautargument ebensowenig zu überzeugen. Denn einen ausdrücklichen Hinweis, dass nur das schwere Verschulden des Beförderers ausreichen soll, enthält Art. 13 Athener Übk. 1974 genauso wenig wie einen das Gegenteil klarstellenden Zusatz. Als Verschuldensmaßstab sind Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit bezeichnet.

d. Londoner Übereinkommen von 1976

Haftungsansprüche wegen der Beschädigung oder des Verlusts, aber auch bei Verspätung unterliegen bei der Seegüterbeförderung dem Haftungsbeschränkungsübereinommen von London[132]. Gem. § 486 I HGB richtet sich die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen unmittelbar nach dem am 19.11.1976 geschlossenen Abkommen, soweit ein Schuldner vor dem Gericht eines Vertragsstaates sein Recht auf Haftungsbeschränkung geltend macht. Das gilt auch für innerdeutsche Sachverhalte[133]. Nach Art. 1 I, II LondonHBÜ 1976 können Schiffseigentümer, gemeint sind Eigentümer, Charterer, Reeder und Ausrüster[134] eines Seeschiffes das Übereinkommen zu ihrem Schutz heranziehen. Die historische Entwicklung weg vom allein als Transporteur anspruchsverpflichteten Schiffseigentümer hin zu von ihm wirtschaftlich und formaljuristisch verschiedenen Beförderern zwang dazu, auch diese in die Regelung mit einzubeziehen und ihnen das Recht zu gewähren, sich auf die Beschränkung zu berufen[135].

Im Gegensatz zu den Vorschriften in den vorgenannten internationalen Übereinkommen, und zwar auch im Vergleich zu Art. 13 Athener Übk. 1974 stellt Art. 4 LondonHBÜ 1976 unmissverständlich klar, dass nur ein qualifiziertes Verschulden des Haftungspflichtigen selbst in Form der absichtlichen Schadensherbeiführung oder eines leichtfertigen Handelns in dem Bewusstsein, dass ein solcher Schaden wahrscheinlich eintreten werde, ausreicht[136]. Nach dem Brüsseler Haftungsbeschränkungsübereinkommen, das durch das Londoner abgelöst werden sollte, hatten der Reeder und die ihm gleichgestellten Personen mit Ausnahme der Schiffsbesatzung noch bei eigenem

---

[132] Vgl. dessen Art. 2 I lit. a und b. Zu den weiteren Anwendungsfällen vgl. Art. 2 I LondonHBÜ 1976 im übrigen.

[133] Rabe, § 486, Anm. A 1, Rn. 1.

[134] Die englische Originalfassung zählt darüber hinaus dem Brüssler Haftungsbeschränkungsüberein-kommen von 1957 folgend auch „Manager“ und „Operator“ zum privilegierten Personenkreis, ohne dass sich in der unverbindlichen deutschen Übersetzung eine Entsprechung finden ließe.

[135] Rabe, Art. 1 LondonHBÜ 1976, Anm. A 1, Rn. 1.

[136] Vgl. schon Hoffmann, Haftung, S. 199; Herber, HaftungsR, S. 71. Ferner Schaps/Abraham, Anh I § 487d, Rn. 5; Hodges/Hill, S. 565; Wilson, S. 270.

Verschulden, was die leichte Fahrlässigkeit einschloss, stets in voller Höhe einstehen müssen. Der sehr weit gefasste englische Abkommenstext sprach insoweit noch von „actual fault or privity of the owner“[137]. In der Originalfassung spricht das Londoner Übereinkommen dagegen nunmehr in der englischen Version von „...resulted from his personal act or omission...“[138], die französische von „...résulte de son fait ou de son omission personnels...“. Dem hat sich die deutsche Übersetzung mit den Worten „...auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die von ihm selbst...“ angeschlossen. Qualifiziert schuldhaftes Verhalten der Hilfspersonen des Verpflichteten ist zur Überwindung eindeutig nicht ausreichend[139]. Die Frage ist hier also unzweideutig zu Lasten der Versenderinteressen entschieden worden[140]. Diesen Unterschied zur Vorläuferregelung in Art. 25 WA 1955 hält Rabe[141] für rechtspolitisch wie rechtssystematisch verfehlt. Denn der Rechtsvereinheitlichung im Transportrecht wird durch die Abweichung eine Absage erteilt[142]. Die einseitige Bevorzugung des Haftpflichtigen kann mit dem Grundsatz des Einstehenmüssens für das Verhalten und Verschulden von Hilfspersonen nicht in Einklang gebracht werden, da jener so die Vorteile arbeitsteiligen Handelns nutzen kann, ohne die Nachteile erleiden zu müssen[143].

Ferner führt dieser Weg zu der schwierigen Auslegungsfrage, ob ein dem Haftungsverpflichteten bekanntes schweres Verschulden seiner Hilfspersonen ihm mit der Folge als eigenes zugerechnet werden kann, dass er unbeschränkt haftet[144], was wiederum nur im konkreten Einzelfall beantwortet werden kann.

e. CIM

Eine im Vergleich mit den anderen Transportsparten ungewöhnliche Rechtsfolge ergab sich im

---

[137] Art. 1 I und 6 III des Brüsseler Haftungsbeschränkungsübereinkommens (Text bei Schaps/Abraham, Anh. I § 487d).

[138] Vgl. den Text bei Astle, Limitation, S. xvii.

[139] Herber, HaftungsR, S. 71; Astle, Limitation, S. xv; Griggs/Williams, S. 27; Hodges/Hill, S. 565.

[140] Dies entspricht dem Inhalt des Brüsseler HBÜ von 1957, das ebenfalls das persönliche Verschulden des Beförderers forderte (vgl. Hoffmann, Haftung, S. 201; Herber, HaftungsR, S. 216).

[141] Art. 4 LondonHBÜ 1976, Anm. A, Rn. 1.

[142] Rabe, a.a.O., sieht die Problematik in erster Linie in der wenig einheitlichen Rechtsprechung, die zu Art. 25 WA 1955 ergangen ist.

[143] Vgl. Rabe, Art. 4 London HBÜ, Anm. B 1, Rn. 2.

[144] Vgl. Herber, HaftungsR, S. 72.

internationalen Eisenbahnfrachtrecht im Anwendungsbereich der CIM 1970[145], die in Art. 37 a.F. bei Vorsatz volle Haftung in Höhe des nachgewiesenen Schadens vorsah. Bei grober Fahrlässigkeit dagegen haftete die Eisenbahn maximal mit dem Doppelten der Haftungshöchstsumme[146]. Inzwischen wurde diese Ungleichbehandlung mit Art. 44 n.F. beseitigt. Hier genügt nach einhelliger Auffassung das qualifizierte Verschulden der Hilfspersonen der Eisenbahn zur vollen Haftung. Eigenes Verschulden muss nicht vorliegen[147].

f. Allgemeines Frachtrecht des HGB

Seit mit dem 1.7.1998 die Vorschriften des Transportrechtsreformgesetzes[148] in Kraft getreten sind und die einstmalige Rechtszersplitterung durch eine einheitliche Regelung für die Güterbeförderung zu Lande (Straße, Schiene), auf Binnengewässern und in der Luft beseitigt worden ist[149], soweit Transporte innerhalb der Grenzen der Bundesrepublik Deutschland betroffen sind[150], hat auch in das deutsche HGB ein den oben behandelten Vorschriften vergleichbarer, weil den Art. 25 WA 1955, Art. IV §5 lit. e HVR, Art. 13 Athener Übk. und Art. 8 I HHR nachempfundener Durchbrechungstatbestand Eingang gefunden, der die gleiche Formulierung erhielt wie die §§ 607a IV, 660 III HGB[151]. Um der Internationalität des Transportrechts folgend für eine einheitliche Regelung zu sorgen, ist Haftungsmaßstab wie dort vorsätzliches oder leichtfertig in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangenes Handeln[152]. Sowohl gesetzliche als auch vertragliche Haftungsbefreiungen und -

---

[145] Convention Internationale concernant le Transport des Marchandises par Chemins de Fer (07.02.1970).

[146] Vgl. auch den früheren § 91 EVO, der durch das Transportrechtsreformgesetz aufgehoben worden ist.

[147] Finger/Eiermann, § 91, Anm. 2 f; Staub-Helm, HGB-Großkommentar, 3. Aufl., Anh. I zu § 460 (§ 91 EVO), Anm. 1; BGH VersR 1966, 656; Spera, Art. 44 Anm. 7f.; Becker, S. 148; Knöfel, S. 314.

[148] TRG vom 29.06.1998, BGBl. 1998 I S. 1588.

[149] Auch das Seerecht ist berührt, wenn ein multimodaler bzw. kombinierter Verkehr vorliegt (vgl. §§ 452-452d HGB).

[150] Vgl. MüKoHGB-Dubischar, Vorbem. zu §§ 407ff., Rn. 1, § 407, Rnn. 4ff.; Fremuth/Thume-Fremuth, TranspR, § 407 HGB, Rn. 8; ders., vor § 407ff. HGB, Rnn. 3ff., mit einer Übersicht zu den vorher anzuwenden Normen.

[151] Koller, § 435, Rn. 1; Fremuth, a.a.O., §435 HGB, Rn. 5; MüKoHGB-Dubischar, § 435, Rn. 1; Thume, TranspR 2002, 1 (2).

[152] Amtliche Begründung, BR-Drucksache 368/97, S. 71. Koller, § 435, Rnn. 4ff., bemüht unter Bezugnahme auf die Begründung des Reformgesetzgebers eine eigenständige deutsche Auslegung des leichtfertigen Handelns in dem Bewusstsein der Schadenswahrscheinlichkeit, da dort im wesentlichen eine Gleichstellung mit der groben Fahrlässigkeit angestrebt worden sei.

begrenzungen werden wirkungslos. Insbesondere die Haftungshöchstbeträge des § 431 HGB werden überwunden.

Ausdrücklich nimmt § 435 HGB n.F. - und insoweit diente Art. 29 II CMR als Vorbild[153] - auch das qualifizierte Verschulden der Gehilfen des Beförderers mit auf. Also gereicht dem Beförderer nicht nur sein eigenes Handeln zum Nachteil, sondern auch das Tun oder Unterlassen seiner Leute und sonstigen Erfüllungsgehilfen, sprich der Hilfspersonen i.S.v. § 428 HGB[154].

4. Überwindung der Haftungsgrenzen bei schwerem Gehilfenverschulden

Ein einheitliches System der Zurechnung von Gehilfenverschulden, das in seinem Rechtsgedanken mit § 278 BGB gänzlich übereinstimmen würde, gibt es in den Mitgliedstaaten der Haag-Visby Regeln nicht. Doch die Betrachtung der italienischen und dänischen Zurechnungsnormen[155] hat gezeigt, dass eine objektive Einstandspflicht für Verschulden von Hilfspersonen gebräuchlich ist. Zwar handelt es sich bei den Haftungshöchstsummen um transportrechtsspezifische Besonderheiten. Der Grundgedanke der Haftungszurechnung nach § 278 BGB ist aber übertragbar. Der Geschäftsherr soll sich nicht durch Aufgabendelegierung seinen Sorgfaltspflichten entziehen können. Er erweitert durch die Einschaltung von Hilfspersonen in die Erledigung seiner Leistungs- und Nebenpflichten seinen Geschäftskreis und Handlungsspielraum, um seine eigenen Interessen zu fördern. Damit muss die Ausweitung seines Verantwortungsbereiches durch Auferlegung des Personalrisikos einher gehen[156]. Denn über § 278 BGB wird im gesamten deutschen Zivilrecht eine Zurechnung des Fremdverschuldens als eigenes vorgenommen, die durch Art. IV § 5 lit. e HVR nicht durchbrochen werden kann, da er genauso wenig wie § 660 III HGB eine hiervon abweichende Regelung enthält.

Eine Beschränkung der vollen Haftung auf das eigene schwere Verschulden des Beförderers, insbesondere unter Ausklammerung selbständiger Subunternehmer, widerspricht den Gegebenheiten des modernen Wirtschaftsverkehrs, die von der Arbeitsteiligkeit geprägt sind. Der Beförderer schaltet eigenes Personal und fremde Gehilfen ein und legt selbst nur noch im Ausnahmefall mit Hand an. Das Ladungsgut geht also zwangsläufig durch viele Hände, so dass eine enge Auslegung rechtspolitisch nicht begründbar

---

[153] MüKoHGB-Dubischar, § 435, Rn. 1.

[154] MüKoHGB-Dubischar, § 435, Rn. 4; Fremuth, a.a.O., § 435 HGB, Rn. 1; Koller, § 435, Rn. 2. Zum Begriff der Hilfspersonen vgl. bereits o. C II 1 a cc (1)(b).

[155] Vgl. o. C I 4 a und 5 a.

[156] Vgl. schon o. zu § 278 BGB C I 1 b.

erscheint. Denn derjenige, der sich zur Erbringung der vertraglichen Leistung Dritter bedient, muss auch das Risiko ihrer Einschaltung tragen. Er kann sich nicht auf mangelnde Kontroll- und Weisungsmöglichkeiten gegenüber unabhängigen Unternehmern, die er eingeschaltet hat, berufen, da er aus dem Vertragsverhältnis mit ihnen Regressansprüche herleiten kann, wenn sie die ihm geschuldete Leistung nicht ordnungsgemäß erbringen.

Zudem kommt dem Geschädigten beim Schadensnachweis nicht wie im Landfrachtrecht zugute, dass bei Schadensursachen, die seinem Einblick entzogen sind, weil sie in der Sphäre des Beförderers liegen, dieser belegen müsste, dass er die notwendigen organisatorischen Voraussetzungen zur Schadensabwehr getroffen hat, um eine Überwindung der Haftungsbeschränkung zu verhindern[157]. Damit wird der Beförderer in der Regel durch die Beweislastverteilung zum Nachteil des Versenders vor der vollen Haftung aufgrund schweren Organisationsverschuldens geschützt, weil diesem der Nachweis von Versäumnissen im Risikobereich des Beföderers kaum je gelingen wird. Der Geschädigte würde also im Hinblick auf von Gehilfen gesetzte Schadensursachen doppelt benachteiligt, wenn deren qualifiziertes Verschulden nicht zur Durchbrechung der Haftungsschranken führte.

Ein wesentliches Argument für die Durchbrechung der summenmäßigen Höchsthaftung auch bei schwerem Gehilfenverschulden ist die Einheitlichkeit des Transportrechts. Ziel der internationalen Übereinkommen auf den verschiedenen Gebieten des Gütertransports ist eine aufeinander abgestimmte Regelung der Beziehungen zwischen den Beteiligten Personen, ein übereinstimmender Interessenausgleich. Das ergibt sich zwar nicht direkt aus den Abkommen und ihren Materialien. Denn diese setzen nur ihre gleichlautende Auslegung in allen Vertragsstaaten voraus. Aber mittelbar folgt dies aus der Tatsache, dass andere Transportarten, wie z.B. in Art. 2 CMR, immer wieder in Bezug genommen werden[158]. Die Interessenlage ist im Ausgangspunkt in allen Arten von Güterbeförderungen identisch. Der Versender erwartet vom Beförderer den Transport des Gutes vom vereinbarten Abholungsort zum vereinbarten Bestimmungsort innerhalb eines vorgegebenen oder nach den Umständen zu erwartenden Zeitraumes, ohne dass der Ladung Schaden zugefügt wird oder Teile verloren gehen. Sachlich und wirtschaftlich liegt also eine einheitliche Materie vor[159]. Eine unterschiedliche Behandlung der gleichen Sachfragen in verschiedenen Transportsparten ist weder erforderlich oder sinnvoll noch gerechtfertigt.

---

[157] Vgl. zum Landfrachtrecht insoweit Herber, CMR, Art. 29, Rn. 16; Koller, Art. 29 CMR, Rn. 7.

[158] Pesce, TranspR 1994, 227 (229, Fn. 12).

[159] Pesce, TranspR 1994, 227 (228).

Wenn also im Seegütertransport die Rechtsfolgen der Durchbrechungsregel durch die Einbeziehung des qualifizierten Gehilfenverschuldens den gleichen Anwendungsrahmen erhalten wie in Art. 25 WA, dem ursprünglichen Vorbild aller Durchbrechungsvorschriften, wird die praktische Behandlung von Schadensfällen vereinfacht. Besonders Rechtsanwendungszweifel im Rahmen der ständig zunehmenden multimodalen Transporte werden vermieden[160]. Nahezu jede Ladung wird heutzutage nicht mehr allein mit einem Transportmittel befördert, sondern es schließen sich die unterschiedlichen Transportarten einander an.

Vor diesem Hintergrund muss die Überwindung von Haftungsgrenzen in den genannten zwischenstaatlichen Übereinkommen an identische Voraussetzungen geknüpft sein. Würde das schwere Verschulden der Hilfspersonen im Seetransportrecht nicht zur vollen Haftung führen, stünde dies im eklatanten Widerspruch nicht nur zu internationalen Regelungen im Eisenbahn-, Luft- und Landtransport[161], sondern auch zur allgemeinen Haftung des Transportführers nach HGB[162]. Das Seetransportrecht wäre mit Blick auf die deutsche Übernahmefassung des Athener Übereinkommens[163] schon in sich widersprüchlich, wenn zur Durchbrechung im Seegütertransport nur das qualifiziert schuldhafte Verhalten des Beförderers genügen würde. Gerade solche Abweichungen innerhalb der Regelungen derselben Transportart werden an anderer Stelle im Seetransportrecht sogar von Autoren der in Deutschland herrschenden Meinung beklagt[164].

Für eine volle Haftung bei schwerem Verschulden von Hilfspersonen spricht also die Einheitlichkeit des Transportrechts. Denn in allen internationalen Konventionen außer dem Montrealer Abkommen führt es zur Durchbrechung der Haftungsbegrenzungen, ob im Warschauer Abkommen[165], der CMR oder der CIM, ja sogar im Seetransportrecht - jedenfalls nach der deutschen Übersetzung - bei Passagierbeförderungen nach dem Athener Übereinkommen. Lediglich das Londoner Übereinkommen

---

[160] Herber, Harmonization of Carrier's Liability, S. 958.

[161] Vgl. die oben 3 a, b und e skizzierten Abkommen.

[162] S.o. 3 f.

[163] Dort Art. 10, vgl.o. 3 c.

[164] Herber, TranspR 1986, 249 (258), der die Richtigkeit des gesetzgeberischen Vorgehens in Frage stellt, soweit Art. 10 der Anlage zu § 664 HGB die aus Art. 25 WA, § 660 III HGB und Art. 4 Londoner Übereinkommen bekannte Wendung für die besondere Form der Fahrlässigkeit (Bewusstsein, dass ein solcher Schadenseintritt wahrscheinlich ist) durch die grobe Fahrlässigkeit ersetzt.

[165] Mit Ausnahme des Montrealer Zusatzprotokolls Nr. 4, vgl. o. 3 b.

von 1976 schlägt für die Reederhaftung einen anderen Weg ein[166]. Aber Reederhaftung ist nicht in erster Linie Transporthaftung. Nach dem Transportrechtsreformgesetz genügt auch im deutschen HGB das qualifizierte Verschulden der Gehilfen.

Rabe[167] hat zu Art. 4 LondonHBÜ 1976 ausgeführt, dass die Abweichung vom Vorbild des Art. 25 WA 1955 rechtspolitisch wie rechtssystematisch verfehlt sei, weil damit der Rechtsvereinheitlichung im Transportrecht eine Absage erteilt werde und die einseitige Bevorzugung des Haftpflichtigen mit dem Grundsatz des Einstehenmüssens für das Verhalten und Verschulden von Hilfspersonen nicht in Einklang gebracht werden könne, da jener so die Vorteile arbeitsteiligen Handelns nutzen kann, ohne die Nachteile erleiden zu müssen. Dem ist für den vergleichbaren Fall einer engen Auslegung des Befördererbegriffs des Art. IV § 5 lit. e HVR nichts mehr hinzuzufügen.

Im übrigen hat schon Koller[168] in Bezug auf das internationale Übereinkommen für Umschlagbetriebe[169] zurecht darauf hingewiesen, dass Haftungshöchstsummen den Beförderer nur allzu leicht verleiten können, naheliegendste Vorkehrungen zur Schadensprävention zu vernachlässigen, soweit sie sich für ihn nicht rechnen. Den Schaden und die Höhe des Ersatzanspruches braucht der Beförderer nur einzukalkulieren[170]. Der gleiche Gedanke trifft für jede andere transportrechtliche Regelung natürlich genauso zu.

Dem von Knöfel[171] gegen eine Durchbrechung angeführten Argument, dass die Zurechnung schweren Verschuldens der Hilfspersonen bereits zu einer erweiterten Haftungsbegründung führe, ist entgegenzuhalten, dass dafür bereits einfaches Verschulden genügt. § 278 differenziert insoweit genauso wenig wie § 607 HGB. Die Überwindung der Haftungshöchtsummen ist dagegen nur bei qualifiziert schuldhaftem Verhalten vorzunehmen. Auch vermag der von ihr gezogene Schluss, der Beförderer habe keine größeren Einflussmöglichkeiten auf Hilfspersonen als der Ladungsinteressent[172], nicht zu

---

[166] Vgl. o. 3.

[167] Art. 4 LondonHBÜ 1976, Anm. A, Rn. 1 (vgl. bereits o. 2 d).

[168] TranspR 1990, 89 (96).

[169] Vgl. dazu u. G VI 3 b.

[170] Diese Gefahr sieht v. Oeynhausen, TranspR 1984, 59 (64), im Bereich der CMR nicht, da er die Haftungssummen für ausreichend hoch hält, um ihre abschreckende und damit präventive Wirkung zu entfalten.

[171] Vgl. o. 2 a.

[172] Ähnlich v. Oeynhausen, TranspR 1984, 59 (64).

überzeugen. Zwar ist zuzugeben, dass dem Seegüterbeförderer bereits schweres Verschulden bei der Auswahl und Überwachung des Dritten zum Nachteil gereicht. Aber die Möglichkeiten der Schadensprävention sind auf der Seite des Beförderers stets besser als beim Versender. Jener ist aufgrund seiner Praxisnähe über die Gefahrenquellen der Beförderung informiert, während der Versender häufig keinen Einblick in moderne Transportabläufe hat. Auch weiß der Beförderer die Stärken und Schwächen seiner Angestellten und Subunternehmer aufgrund teilweise lange währender Zusammenarbeit und häufiger Einschaltung einzuschätzen; ein Umstand, der schon im Rahmen des Auswahlverschuldens berücksichtigt wird. Durch moderne Kommunikationsmittel hat der Geschäftsherr einen unmittelbaren und jederzeitigen Zugriff auf die ausführenden Mitarbeiter. Ferner läuft die Ladungsseite Gefahr, dass sich der Beförderer ganz bewusst durch die Einschaltung von Hilfspersonen der drohenden Durchbrechung der Haftungsschranken entzieht[173]. Wie soll der Ladungseigentümer nachweisen, dass der Beförderer mit Bedacht einen unzuverlässigen, ja insolventen, weil billigeren Gehilfen einbezieht. Über die Solvenz der abhängig Beschäftigten des Transporteurs braucht insoweit gar nicht erst räsoniert zu werden[174].

Die Haftungsbeschränkung zugunsten des Beförderers würde durch den arbeitsrechtlichen Freistellungsanspruch des Arbeitnehmers ohnehin unterlaufen, da sich der abhängig beschäftigte Gehilfe bei eigenem schweren Verschulden nach Art. IVbis § 4 HVR nicht auf die nach Art. IVbis § 2 HVR zu seinen Gunsten bestehende Haftungshöchstsumme berufen kann. Da die Rechtsprechung in Deutschland ihm nämlich bei Schädigung Dritter in Ausübung seiner betrieblichen Verrichtungen einen Anspruch gegen den Arbeitgeber auf Freistellung von seiner Schadenersatzpflicht gegenüber dem Geschädigten zuspricht, den dieser pfänden und sich zur Einziehung überweisen lassen kann, bzw. der Arbeitgeber ihm bereits als Ersatz geleistete Aufwendungen erstatten muss, würde über den Umweg des Arbeitsrechts die volle Haftung des Carrier eintreten[175]. Mit den sog. Himalaya-Klauseln, auf deren Gedanken Art. IVbis § 2 HVR zurückgeht, sollte aber gerade verhindert werden, dass die eigene Haftung der Leute für Ladungsschäden zu einer Aushebelung der Haftungsbeschränkungen des Seegüterbeförderers über deren arbeitsrechtliche Freistellungsansprüche führt. Wenn also die Durchbrechungsregel in Art. IV § 5 lit. e HVR eng auslegt würde, würde dieser Zweck in Fällen der vollen Haftung der Hilfspersonen nach Art.

---

[173] So auch Koller, TranspR 1990, 89 (96).

[174] Vgl. insoweit zu § 278 BGB o. C I 1 b.

[175] Hübsch, S. 36, m.w.N. aus der Rspr.; vgl. auch Koller, Art. 13 CMR, Rn. 9; Schaub, S. 473, Rn. 93. Allerdings wird dieses Argument um so schwächer je höher der Grad des Verschuldens des Arbeitnehmers ist, weil der Freistellungsanspruch dann teilweise oder sogar ganz entfallen kann (Schaub, S. 473, Rn. 93; MüKo-Wagner, § 831, Rn. 9, m.w.N.). In letzter Zeit hält der BGH (BGHZ 41, 203 (205)) den Freistellungsanspruch ohnehin für nicht abtretbar und damit unpfändbar (§§ 399 BGB, 851 ZPO).

IVbis § 4 HVR vereitelt[176]. Hieraus leitet sich aber auch ab, dass zumindest beim abhängigen Gehilfen[177] eine Zurechnung des qualifiziert schuldhaften Verhaltens nur unter der einschränkenden Voraussetzung in Betracht kommt, dass sie in Ausübung der ihnen übertragenen Verrichtung gehandelt haben, da ansonsten die Risikotragungspflicht des Beförderers in einen Bereich ausgedehnt würde, der ihn für das allgemeine Lebensrisiko des Versenders haften ließe. Auf diese Weise wird der Tatsache Rechnung getragen, dass es sich bei Haftungsgrenzen um transportrechtliche Sondernormen handelt, die den Schutz des Beförderers vor überraschenden, weil nicht spezifisch zu erwartenden oder vorhersehbaren Gefahren bezwecken. Das qualifizierte Verschulden muss sich also auf die Verletzung einer aus dem Transportvertrag abzuleitenden Pflicht zurückführen lassen.

Gleiches muss aber auch für den unabhängigen Subunternehmer gelten, dessen schwer schuldhaftes Verhalten der Beförderer sich zurechnen lassen muss, weil er sich sonst bei der Durchführung des Transports ausschließlich selbständiger Dritter zu bedienen könnte, um der umfassenden Haftung zu entgehen und die Höchstgrenze zu sichern[178]. Es ist aufgrund der Arbeitsteiligkeit moderner Transportabläufe, an denen nahezu immer mehrere Unternehmer mit ihren abhängigen Hilfspersonen beteiligt sind, ohnehin kein Grund ersichtlich, warum das schwere Verschulden von Hilfspersonen nur die zu ihren Gunsten bestehende Höchsthaftungssumme beseitigen sollte und nicht auch die des Beförderers[179].

Die grammatikalische Auslegung bestätigt weder die weite Auslegung der Durchbrechungsregel noch widerspricht sie ihr. Denn ein klarstellender Zusatz, der ein Fehlverhalten des Beförderers selbst voraussetzen würde, fehlt ebenso wie ein Hinweis, dass das Verschulden der Hilfspersonen genügen soll. Von der in Deutschland h.M.[180] wird gegen die volle Haftung bei qualifiziertem Gehilfenverschulden die Entstehungsgeschichte des Art. IV § 5 lit. e HVR angeführt, die jedoch nicht so eindeutig ist, wie die h.M. glauben machen will. Denn nicht nur die ausdrückliche Erwähnung der Hilfspersonen wurde von der Konferenz abgelehnt, sondern auch die das Gegenteil klarstellenden Worte „himself“ bzw. „lui-même“ wurden entgegen einem deutschen Antrag nicht aufgenommen. Wenn aber die Konferenzteilnehmer die

---

[176] Puttfarken, SeehandelsR, S. 100f.

[177] Art. IVbis § 2 HVR und der nach seinem Vorbild entstandene § 607a II HGB erfassen nach dem engen Leute-Begriff nur die abhängigen Hilfspersonen, vgl. o. C II 1 a bb.

[178] Vgl. schon o. E III 3 c bb.

[179] Vgl. auch Chorley & Giles, S. 214.

[180] Vgl. o. 1 a.

Durchbrechung bei Gehilfenverhalten wirklich so einmütig abgelehnt hätten, wäre es naheliegend und am einfachsten gewesen, dies durch den genannten Zusatz deutlich zu machen. Die Ablehnung dieser Klarstellung zeigt daher, dass die Haltung der Konferenzteilnehmer in dieser Frage gerade nicht einhellig oder gar eindeutig war. Ohnehin kann der Entstehungsgeschichte bei der Interpretation internationaler Übereinkommen aufgrund der knapp bemessenen Zeit, in der ein Kompromiss zwischen widerstreitenden wirtschaftlichen Interessen sowie unterschiedlichen Rechtstraditionen und -auffassungen gefunden werden muss, nur untergeordnete Bedeutung zukommen[181]. Zwar können dem anhand der Materialien ermittelten Zweck der Konvention und Willen der Konferenz wertvolle Hinweise entnommen werden, wenn der Wortsinn mangels Eindeutigkeit nicht ohne weiteres erschlossen werden kann. Aber bei der vorliegenden Frage fehlte auch bei den Vorarbeiten eine eindeutige Haltung der Teilnehmer.

Der Blick auf die internationale Rechtsprechung und Literatur[182] hat ebenfalls gezeigt, dass die Auslegung des Art. IV § 5 lit. e HVR nicht so eindeutig ist, wie die h.M. in Deutschland meint. Die gerichtlichen Entscheidungen gehen genauso auseinander wie die Stellungnahmen in der Literatur. In Skandinavien sahen sich die Gesetzgeber jedenfalls dazu veranlasst, die Streitfrage durch eine ausdrückliche Beschränkung auf den Beförderer „selbst“ zu beantworten, da der offene Abkommenstext für zweideutig gehalten wurde.

Ferner würde die Beschränkung auf das eigene qualifiziert schuldhafte Handeln des Beförderers zu der

---

[181] So Art. 32 der Wiener Vertragsrechtskonvention vom 25.3.1969 (BGBl. 1985 II, S. 926). Vgl. auch MüKoHGB-Kronke, Art. 1 WA 1955, Rn. 3, zum Warschauer Abkommen und Koller, vor Art. 1 CMR, Rn. 4, zur CMR.

[182] S.o. 2. Zur Notwendigkeit rechtsvergleichender Betrachtungen bei der Auslegung internationaler Abkommen vgl. Kronke in: MüKoHGB, Art. 1 WA 1955, Rn. 4; Berlingieri, 18 JMLC (1987) 341, 346. Entscheidender Schritt zur richtigen Deutung ist die international einheitliche Bewertung aus der Autonomie eines Übereinkommens und anhand seines originären Charakters losgelöst von überkommenen nationalen juristischen Denkstrukturen (Kropholler, S. 316; Cass., Dir. Mar. 1968, 110 (112)).

nur schwierig und im konkreten Einzelfall zu beantwortenden Auslegungsfrage führen, ob er bei einem ihm bekannten schweren Verschulden seiner Hilfspersonen voll haftet.

G Die Hamburg Regeln

Trotz der Neuerungen der Visby Regeln kam die Diskussion über die Notwendigkeit von Verbesserungen der internationalen Normen des Seetransportrechts nicht zum Ende. Noch immer sahen die Entwicklungsländer ihre Verladerinteressen nicht in ausreichendem Maße respektiert und berücksichtigt. Weiterhin galt das Regelungssystem der Haager Regeln als zu einseitig auf die Interessen der Schiffahrtsnationen ausgerichtet[1]. Mit Frankreich, Norwegen den USA, Kanada, Australien sowie den sozialistischen Ländern CSSR, Ungarn und DDR sahen wie auch später auf der Hamburger Konferenz sogar einige Industriestaaten aufgrund vermeintlich zu niedriger Haftungssummen der Haag-Visby Regeln und deren Risikoverteilung zwischen Beförderer und Wareneigentümer Anlass zur Kritik[2]. Bei diesen Ländern handelte es sich mit Ausnahme Norwegens um Staaten mit überwiegenden Ladungsinteressen und ohne nennenswerte eigene Handelsflotte[3]. Die Haftungsregelung führe infolge einer doppelten Versicherung, nämlich des Haftpflichtrisikos wie des Wareninteresses, zu erhöhten Kosten, die sich auf den Preis des beförderten Gutes auswirkten. Denn die Transportversicherung umfasse die Abdeckung von Schäden, die der Haftpflichtversicherung des Seegüterbeförderers unterfielen. Die Haager Regeln wurden zudem wegen gewandelter Rechtsanschauungen und technischer Entwicklungen als veraltet betrachtet[4].

So kam es, dass bereits im Jahr 1968, einen Monat nachdem auf der letzten Brüsseler Diplomatischen Seerechtskonferenz des CMI das Änderungsprotokoll der Visby Regeln verabschiedet worden war, mit den Vorarbeiten zu den Hamburg Regeln begonnen wurde. Jedoch sollte nicht mehr das CMI, das seit Beginn des vorigen Jahrhunderts mit seinen Entwürfen zu Staatsverträgen die Fortentwicklung des Seebeförderungsrechts vorangetrieben hatte, für die Ausarbeitung verantwortlich zeichnen. Vielmehr wurde auf der II. Welthandelskonferenz der UNCTAD[5] in Neu Dehli mit den Stimmen der Ländergruppen der Ostblockstaaten und der Entwicklungsländer gegen die Stimmen der Industrienationen die Bildung eines Komitees beschlossen, das für eine Novellierung des internationalen

---

[1] Stachow, S. 22; Falkanger/Bull, S. 265; Diamond, LMCLQ 1978, S. 234; Sweeney, I, 7 JMCL 1975, S. 73.

[2] Herber, TranspR 1992, S. 383.; ders., DVIS B, 12 (1978), S. 13; Diamond, LMCLQ 1978, S. 234; Rodière, ITZ 1974, S. 1889.

[3] Richter-Hannes, HHR, S. 13.

[4] Betzel, S. 2.

[5] United Nations Conference on Trade and Development.

Seetransportrechts sorgen sollte[6].

Der Schiffahrtsausschuss der UNCTAD errichtete die sog. „Working Group on international Shipping Legislation“[7]. Der entschiedene Widerstand der westlichen Schiffahrtsländer gründete sich darauf, dass das Eingreifen der UNCTAD nicht für erforderlich gehalten wurde. Denn das CMI mit seiner in den Jahrzehnten seit der Jahrhundertwende gewonnen Erfahrung im Bereich der internationalen Seehandelsgesetzgebung könne die Materie in ausreichendem Maße behandeln. Dagegen wehrten sich jedoch die Entwicklungsländer, die die Mehrheit in der UNCTAD bildeten und die Vertretung ihrer Interessen durch das auf die Belange der Reeder ausgerichtete CMI nicht gewährleistet sahen. Die Vorbehalte der Industriestaaten resultierten aus der Furcht vor den zu erwartenden Haftungsverschärfungen, denen sie mit wirtschaftlichen Argumenten entgegenzutreten versuchten[8]. Eine Verlagerung weiterer Risiken auf den Beförderer bedinge höhere Haftpflichtversicherungprämien, die wiederum preissteigernd in den Frachtraten Niederschlag finden würden[9]. Auch die 1966 ins Leben gerufene UNCITRAL[10] wurde aufgrund ihrer thematischen Ausrichtung ins Gespräch gebracht. Immerhin hätten sich dann nicht mehrere Gruppierungen mit derselben Thematik auseinandersetzen müssen. Letztlich wurde im April 1969 aber doch besagte Arbeitsgruppe der UNCTAD gegründet, die kurioserweise im Februar 1971 auf ihrer erst zweiten Tagung die Abgabe der Arbeiten am Entwurf einer neuen Konvention über einheitliche Konnossementregeln an die UNCITRAL beschloss. Diese erweiterte daraufhin ihre bereits bestehende Arbeitsgruppe für Schiffahrtsrecht, die ihre Tätigkeit an einer von der Arbeitsgruppe der UNCTAD erarbeiteten Studie über Konnossemente im damaligen Handelsverkehr ausrichtete[11]. Ihr 1976 verabschiedeter Entwurf wurde gemäß Beschluss der UN-Vollversammlung vom 15. Dezember desselben Jahres zum Gegenstand der „United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea“ gemacht, die vom 6. bis 31. März 1978 in Hamburg stattfand[12].

---

[6] Richter-Hannes, HHR, S. 11f.

[7] Astle, HHR, Einführung.

[8] Herber, DVIS B, 12 (1978), S. 13. Hier taten sich die Bundesrepublik Deutschland, Japan, Großbritannien, Griechenland, die Niederlande und die Sowjetunion hervor.

[9] Stachow, S. 28.

[10] United Nations Commission on International Trade Law.

[11] Zusammenfassend zur Studie der UNCTAD-Working Group Richter-Hannes, HHR, S. 16ff.; Shah, S. 8.

[12] Vgl. im Einzelnen Stachow, S. 23f.; Astle, HHR, Einführung; Richter-Hannes, HHR, S. 12; Herber, DVIS B, 12 (1978), S. 6; und ausführlich Kienzle, S. 3ff.

Als Ergebnis der Verhandlungen der diplomatischen Konferenz[13] wurde eine auf deren Empfehlung „Hamburg Rules“ genannte Konvention verabschiedet. Da als Vorbild die modernen Seeschiffahrtsabkommen gedient hatten, sind Struktur und Form völlig anders als bei den Haager Regeln[14], an deren Stelle sie treten sollte. Erst am 7. Oktober 1991 kam mit dem Beitritt Sambias überhaupt die erforderliche Anzahl von 20 Signatarstaaten zusammen, so dass das Abkommen gem. seinem Art. 30 am 1. November 1992 - ein Jahr nach der Hinterlegung der zwanzigsten Ratifikationsurkunde - völkerrechtlich in Kraft treten konnte. Sein Ziel, die Haager Regeln abzulösen, hat es bisher nicht erreicht, und es ist auch anzuzweifeln, dass dieses je erreicht wird, zumal vielfach bezweifelt wird, dass die Hamburg Regeln die erhoffte Rechtsvereinheitlichung im Seetransportrecht schaffen können[15]. Dennoch findet es sich in den Konnossementbedingungen vieler großer Reedereien. Seine Geltung wird also kraft Parteivereinbarung festgelegt, und zwar bisweilen neben der der Haager/Haag-Visby Regeln, was gewisse Widersprüche mit sich bringt.

I. Räumlicher Anwendungsbereich

Unter den Nationen, die den Hamburg Regeln beigetreten sind[16], finden sich keine der großen Schiffahrtsnationen. Vorwiegend handelt es sich um Entwicklungsländer, teilweise um Schwellenländer. Allerdings haben Italien[17] und Frankreich wie auch Kanada innerstaatlich die Ratifikation vorbereitet, aber bisher nicht vollzogen, Australien hatte sie sogar beschlossen[18]. In den USA wird seit Jahren die Zeichnung des Abkommens diskutiert[19]. Die Bundesrepublik Deutschland gehört nicht zu den Beitrittsländern[20]. Selbst Großbritannien, das sich auf der Hamburger Konferenz noch für die Einführung

---

[13] Es war im übrigen die erste der Vereinten Nationen auf bundesdeutschem Boden.

[14] Selvig, 12 JMLC (1981) 299, 305.

[15] Albrecht, Hansa 1979, 895 (898); Tetley, LMCLQ 1979, 1, 15.

[16] Mit Stichtag 01.10.1999 waren es 26 Beitrittsländer (vgl. Asariotis, S. 1, Fn. 3).

[17] Mit Gesetz Nr. 183 vom 25.01.1983.

[18] Herber, SeehandelsR, S. 312; Force, S. 372; vgl auch. Scrutton, 20. Aufl., S. 541ff., 547ff. Die neuen Verhandlungen von CMI (Vgl. die Paris-Deklaration der 36. Vollversammlung der CMI vom 29.06.1990; hierzu s. Dokumentation CMI 1990 II) und UNCITRAL über eine Fortschreibung und Vereinheitlichung des internationalen Seegüterbeförderungsrechts haben jedoch vorerst alle Reformbestrebungen zum Erliegen gebracht.

[19] Werth, 22 J.M.L.C. 1991, S. 74.; Sweeney, ebd. S. 511.

[20] Die Hamburg Regeln und ihre Umsetzung in nationales Recht wurden von der Bundesrepublik Deutschland grundsätzlich befürwortet. Allerdings wollte Deutschland von Anfang an die durch einen Beitritt drohende Rechtszersplitterung und -veruneinheitlichung vermeiden. Die Ratifizierung soll demgemäß erst

der Hamburg Regeln stark gemacht hatte, um einen entscheidenden Schritt auf dem Weg zu einer gerechten Verteilung der Risiken zwischen Schiff und Ladung zu machen, ist nicht Mitgliedsstaat geworden. Eine weltweite Geltung ist bisher am Widerstand der Reeder und Versicherungen gescheitert. Sie sehen mit der Beseitigung des Haftungsbefreiungsgrundes des nautischen Verschuldens höhere Aufwendungen auf sich zukommen. Dabei hatten die 78 Teilnehmerstaaten in Hamburg 1978 noch einstimmig bei nur vier Enthaltungen den Wegfall dieses Haftungsprivilegs beschlossen.[21] Somit hängt die Einheit des Seebeförderungsrechtes nach wie vor von Paramount-Klauseln in den Konnossementen ab, die hauptsächlich die Haag-Visby Regeln heranziehen.

Anwendungsvoraussetzung ist auch bei den Hamburg Regeln der Transport zwischen zwei verschiedenen Staaten. Sofern die Einbeziehung nicht durch Paramount-Klauseln bestimmt worden ist, muss entweder der Verladehafen oder der Bestimmungshafen, dies kann auch ein zur Wahl gestellter sein, in einem Vertragsstaat liegen. Aber auch die Ausstellung des Transportdokumentes in einem Zeichnungsstaat reicht aus[22].

II. Sachlicher Anwendungsbereich

Die Hamburg Regeln setzen zu ihrer Anwendung nicht mehr das Vorliegen eines Konnossementes voraus. Anknüpfungspunkt ist der abgeschlossene Seebeförderungsvertrag. Denn Konnossemente werden insbesondere für die allgemeine Ladung in der zunehmenden Linienschiffahrt kaum noch ausgestellt, wären mithin als Anknüpfungstatbestand ungeeignet gewesen[23]. Für Chartepartien gelten auch sie nach Art. 2 III HHR nur, wenn auf deren Grundlage ein Konnossement ausgestellt wird, dass die Rechtsbeziehung des Beförderers zum Konnossementinhaber, der nicht gleichzeitig Charterer ist, regelt[24]. Inkonsequenter Weise erstreckt sich die Vorschrift nicht ausdrücklich auch auf die anderen Transportdokumente, die nach Art. 2 I HHR das Konnossement als Anwendungsvoraussetzung der

---

angegangen werden, sobald eine genaue Absprache über eine zeitgleiche Übernahme mit anderen großen Industrienationen, namentlich den Staaten Westeuropas, den USA und Japan hierüber, getroffen worden ist (Bericht des Arbeitskreises I, DVIS B, 14 (1985), S. 14f.). Aufgrund der fehlenden Akzeptanz in den anderen Industriestaaten ist diese abgestimmte Ratifikation jedoch nicht mehr zu erwarten.

[21] Herber, SeehandelsR, S. 312.

[22] Payne & Ivamy's, S. 94.

[23] Okuda, DVIS A, 45 (1983), S. 15.

[24] Herber, DVIS B, 12 (19978), S. 17.

Hamburg Regeln oder gem. Art. 18 HHR ersetzen können. Richter-Hannes[25] befürwortet eine weite Auslegung, die die Ersetzung des Konnossementes durch andere Dokumente gleichfalls dem sachlichen Anwendungsbereich unterwirft, soweit vergleichbare selbständige Beziehungen zwischen Beförderer und Empfänger vorliegen.

III. Sachliche Neuerungen durch die Hamburg Regeln

Im Vergleich zu den Haag-Visby Regeln wurde den Beförderern durch die Hamburg Regeln die Gefahrtragung für mehr Risiken auferlegt. Da die Zielsetzungen der Entwicklungsländer mit ihren Verladerinteressen im Vordergrund standen, sollten die Beförderer zu größerer Sorgfalt angehalten werden. Zentrale Überlegung aber war, ob die Frachtraten nicht zu sehr steigen würden, wenn die Beförderer mit weiteren Risiken belastet würden. Denn die Versicherungskosten würde der Beförderer an den Ladungseigentümer weitergeben. Andererseits fehlte den Entwicklungsländern eine ausreichende eigene Versicherungswirtschaft[26]. Als Haftungskonzept wurde in Appendix II im Wege eines Common Understanding zwischen den Zeichnerstaaten das vermutete Verschulden eingeführt. Mit Blick auf ein vereinheitlichtes Beförderungsrecht wurde mit den Neuerungen die Angleichung an das Recht der anderen Transportsparten angestrebt[27].

Eine der zentralen Maßnahmen zwecks Verlagerung weiterer Risiken auf den Seegüterbeförderer war die Abschaffung der Haftungsbefreiung bei nautischem Verschulden. Hiergegen richtete sich aber auch von Beginn an der Protest der beteiligten Wirtschaftskreise aus den westlichen Schiffahrtsnationen, der die flächendeckende Verbreitung der Hamburg Regeln bisher verhindert hat. Dabei war der „Anachronismus einer gesetzlichen Freistellung von schwerem Verschulden, die vertraglich nach kaum einem Recht der Welt vereinbart werden dürfte“[28] mehr als 50 Jahre nach dem Kompromiss der Haager Regeln längst für eine Abschaffung überfällig. Grund für die zögerliche Haltung der Schiffahrtsnationen war die befürchtete Verteuerung der Transporte im Gefolge erhöhter Haftpflichtprämien. Eine gleichzeitige Verminderung der Prämien für die Transportversicherung wurde nämlich von der Versicherungswirtschaft nicht erwartet. Dem stand das Argument gegenüber, dass die Prämien sich in ihrer Summe nach und nach auf die veränderten Haftungsgegebenheiten einspielen müssten, da das versicherte Risiko nicht erhöht worden

---

[25] HHR, S. 29.

[26] Albrecht, Hansa 1979, S. 895ff.

[27] Chorley & Giles, S. 321. Zu den wesentlichen Änderungen vgl. im Überblick Herber, DVIS B, 12 (1978), S. 16ff.

[28] So mit nachdrücklicher Schärfe Herber, SeehandelsR, S. 311.

sei[29].

Um den befürchteten Widerstand der Wirtschaft aufgrund der weggefallenen Haftungsbefreiung bei nautischem Verschulden einzudämmen, wurden die Haftungssummen im Verhältnis zum Niveau des Brüsseler Protokolls von 1968 nur um 25 % angehoben[30]. Infolge der weltweiten Geldentwertung lagen sie wertmäßig gerade einmal bei 60 % der Haag-Visby Regeln[31]. Damit enthalten die Hamburg Regeln wie die vorangegangenen Abkommen einen Kompromiss, der auch die Einführung der zwingenden Haftung für Verspätungsschäden und verschuldete Feuerschäden nach sich zog[32]. Mit der Haftungsbefreiung bei nautischem Verschulden fiel auch der gesamte restliche Katalog von Freizeichnungen des Art. IV § 2 H(V)R weg. Das neue Haftungskonzept und einige wenige verbleibende Ausnahmen von der Haftung fanden ihren Platz in Art. 5 HHR[33]. Nach dessen Abs. I trifft den Beförderer die Verantwortung für Verlust und Beschädigung der Ladungsgüter sowie für verspätete Ablieferung im Haftungszeitraum des Art. 4 HHR, vorausgesetzt, er weist nicht nach, dass er und seine Hilfspersonen alle vernünftigen Maßnahmen zur Schadensminderung und -ver-hinderung ergriffen haben[34]. Die Formel entspricht Art. 20 WA und wird von den Gerichten im Bereich des Luftfrachtrechts sehr strikt gehandhabt[35]. Erfasst ist nun jedes Verhalten, auch bei der Verwaltung des Schiffes, so dass die Haftungsfreiheit nur infolge eines außerhalb des Schiffsbetriebes liegenden Ereignisses eintreten kann[36]. Die See- und Ladetüchtigkeit des Schiffs und die sorgfältige Ladungsbehandlung als individuelle

---

[29] Vgl. hierzu Herber, DVIS A, 16 (1974), S. 9; ders. DVIS B, 12 (1978), S. 12.

[30] Herber, SeehandelsR, S. 310; Gaskell, S. 156. Die Beträge sind in Sonderziehungsrechten (SZR) des Internationalen Währungsfonds ausgedrückt (Art. 26 HHR) und betragen 835 SZR „per package or unit“ bzw. 2,5 SZR je kg. Die Containerklausel des Brüsseler Protokolls von 1968 wurde beibehalten.

[31] Selvig, 12 JMLC (1981) 299, 307.

[32] Dieser Kompromiss wird als „package deal“ bezeichnet (vgl. statt aller Shah, S. 23).

[33] Absatz IV beinhaltet die Haftung für Feuerschäden, die vom Seegüterbeförderer oder seinen Hilfspersonen schuldhaft verursacht bzw. zu deren Abwendung nicht alle erforderlichen Maßnahmen getroffen worden sind. Die Besonderheit liegt in der Beweislast des Ladungsbeteiligten für das Verschulden der Schiffsseite. Für spezielle Risiken beim Transport lebender Tiere ist die Haftung nach Absatz V ausgeschlossen. In Absatz VI findet sich die Haftungsbefreiung bei Ladungs- und Verspätungsschäden, die aus Maßnahmen zur Rettung von Leben und Sachwerten auf See resultieren.

[34] Mit dieser Generalklausel wurde der gesamte Freizeichnungskatalog des Art. IV § 2 HR ersetzt (Tetley, in: Mankabady, S. 204). Zur Bedeutung der Formel „delay in delivery“ vgl. Art. 5 II HHR.

[35] Chorley & Giles, S. 321.

[36] Carbone, Traffico Marittimo, S. 194.

Anforderungen an den Beförderer werden nicht mehr besonders aufgeführt.

Daneben wurde die gesamtschuldnerische Haftung des ausführenden Beförderers (sog. actual carrier) neben dem vertragsschließenden (sog. contracting carrier) eingeführt[37]. Die Differenzierung beider Figuren geht auf das Guadalajara-Abkommen von 1961, einem Zusatzprotokoll zum Warschauer Abkommen, im Luftfrachtrecht zurück[38]. Darüber hinaus wurde in Art. 4 HHR der Haftungszeitraum auf die gesamte Zeit der Obhut[39] ausgedehnt und die Decksladung der allgemeinen Obhutshaftung unterstellt[40].

IV. Die Haftung

Neben Ladungsschäden an der Substanz oder durch Verlust hat der Beförderer nach Art. 5 HHR nun auch zwingend für Verspätungsschäden einzustehen. Der Verspätungsbegriff ist in Art. 5 II HHR näher umschrieben. Er ist nach Art. 5 II HHR erfüllt, wenn die Güter nicht zur vereinbarten Zeit oder in Ermangelung einer entsprechenden Abrede innerhalb der im konkreten Einzelfall zu erwartenden Zeitspanne am vertraglich bestimmten Ort abgeliefert wurden. Daneben wurden sowohl die Pflicht, ein seetüchtiges Schiff zu stellen, als auch die der ordnungsgemäßen Ladungsbehandlung einem übereinstimmenden Haftungsmaßstab unterstellt, um die unter dem Regime der Haag-Visby Regeln durch unterschiedliche Begrifflichkeiten, nämlich „due diligence“ einerseits und „properly and carefully“ andererseits, entstandenen Auslegungsschwierigkeiten zu beseitigen. Denn der Beförderer muss nachweisen, dass er „all measures that could reasonably be required to avoid the occurence and its consequences“ unternommen hat, was See- und Ladungstüchtigkeit wie auch Ladungsbehandlung umfasst. Beide Pflichten gelten nach den neuen Regeln für den gesamten Zeitraum der Transportreise[41].

Mit der Einführung des einheitlichen Konzepts der Haftung des Seegüterbeförderers für vermutetes Verschulden sollten die Hamburg Regeln nach dem Willen ihrer Verfasser mit den Missständen der Haager Regeln im Rahmen der Beweislastverteilung aufräumen. Die Beweislast wurde durchgängig dem Beförderer zugewiesen. Lediglich in einem Ausnahmefall, nämlich bei Feuerschäden in Art. 5 IV HHR,

---

[37] Vgl. Art. 1 I, II, 10, 11 HHR.

[38] Kienzle, S. 6f. Vgl. im Bereich des Schiffahrtsrechtes auch das Athener Übereinkommen von 1974.

[39] Art. 4 HHR: Von der Übernahme im Ausgangshafen bis zur Ablieferung im Bestimmungshafen.

[40] Ferner wurden Regelungen über den Gerichtsstand und die Gültigkeit von Abladerreversen aufgenommen.

[41] Wilson, in: Mankabady, S. 140f.; Mankabady, S. 54.

muss der Ladungseigentümer das Verschulden beweisen[42].

Haftungsbefreiungen enthält Art . 5 HHR nur noch folgende:

- den vom Beförderer zu führenden Beweis, dass er oder seine Gehilfen alle erforderlichen Maßnahmen zur Ereignis- und Schadensabwehr oder Schadensminderung getroffen haben;
- bei Feuerschäden gelingt dem Ladungsbeteiligten nicht der Nachweis, dass der Beförderer oder seine Hilfspersonen das Feuer schuldhaft verursacht haben bzw. schuldhaft nicht alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen haben, das Feuer zu löschen oder den Schaden zu begrenzen;
- beim Transport lebender Tiere haben sich die aus der Beförderung resultierenden spezifischen Gefahren im Schaden verwirklicht (Abs. V) und
- Maßnahmen zur Rettung von Leben oder Sachen auf See (Abs. VI)[43].

V. Die Haftung für Erfüllungsgehilfen nach den Hamburg Regeln

Den Hamburg Regeln liegt durchgängig das Prinzip der Einstandspflicht für das Verschulden von Erfüllungsgehilfen zugrunde. Das gilt auch dort, wo der Konventionstext es nicht ausdrücklich aussagt. Denn dieser Grundsatz leitet sich aus der Grundnorm für die Haftung in Art. 5 I HHR ab[44]. Die Vorschrift ermöglicht dem Beförderer nämlich die Entlastung durch den Nachweis, dass seine Erfüllungsgehilfen die erforderlichen Maßnahmen der Schadensprävention ergriffen haben. Ergänzend sei auf Art. 5 VII HHR hingewiesen, der die Rechtsfolgen bei Mitverursachung eines Schadens aus der Beförderersphäre regelt. Auch hier wird auf das schuldhafte Verhalten der Erfüllungsgehilfen ausdrücklich Bezug genommen. Aus Art. 7 II HHR lässt sich schließlich folgern, dass die Zurechnung davon abhängig sein soll, dass der Gehilfe bei Verrichtung der ihm übertragenen Aufgaben schuldhaft die Schadensursache gesetzt hat. Denn nur unter dieser Voraussetzung ist der Erfüllungsgehilfe selbst zu den für den Beförderer geltenden

---

[42] Wilson, a.a.O., S. 141f.

[43] Mankabady, S. 55. Die Vorschrift des Absatzes IV zur Haftung bei Feuerschäden entspricht hinsichtlich der Feuerverursachung im Wesentlichen der alten Haftungsbefreiung aus Art. IV § 2 lit. b HR. Statt „fault and privity“ heißt es allerdings nun „fault and neglect“, und das schuldhafte Verhalten der Gehilfen ist der Verursachung des Beförderers gleichgestellt worden. - Mit Absatz VI ging die Deviation als solche nach den Hamburg Regeln im allgemeinen Haftungskonzept und -maßstab der „reasonable measures“ auf (Wilson, a.a.O., S. 144).

[44] Richter-Hannes, HHR, S. 68.

Einwendungen und Haftungsbeschränkungen berechtigt[45].

VI. Die Haftungsbeschränkungen und ihre Durchbrechung

Art. 6 HHR begrenzt in Absatz I lit. a) die Haftung des Beförderers auf 835 SZR je Packung oder Einheit bzw. 2,5 SZR je kg der verlorenen oder beschädigten Waren. Bei Verspätungsschäden ist der Ersatzanspruch nach lit. b) auf das Zweieinhalbfache der für die verspätet gelieferten Güter zahlbaren Fracht mit der Gesamtfracht als absoluter Höchstgrenze beschränkt. Beide Vorschriften finden wiederum in lit. c) eine gemeinsame Obergrenze, die durch den nach lit. a) berechneten Anspruch bei Totalverlust festgelegt wird.

Die Durchbrechung der Haftungshöchstgrenzen ist in Art. 8 HHR geregelt. Absatz I bezieht sich auf die Durchbrechung zum Nachteil des Beförderers, Absatz II behandelt die Überwindung im Rahmen von unmittelbar gegen die handelnden Hilfspersonen gerichteten Ersatzansprüchen.[46]. Der Wortlaut des Art. 8 HHR unterscheidet sich in seinem wesentlichen Kern in nichts vom Vorläufer in Art. IV § 5 lit. e HVR. Auch danach ist der „carrier... not entitled to the benefit of the limitation of liability ...“, wenn nachgewiesen wird, dass das Schadensereignis „resulted from an act or omission of the carrier done with the intent ... or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.“ Der Verschuldensmaßstab blieb derselbe wie im Brüsseler Protokoll, so dass sich keine abweichenden Auslegungsfragen ergeben[47]. Die Chance, die bereits zu Art. IV § 5 lit. e HVR erörterte Frage[48] nach der Überwindung der Haftungsgrenzen im Falle qualifizierten Gehilfenverschuldens diesmal in der einen oder anderen Richtung eindeutig zu beantworten, wurde vertan.

1. Meinungsstand zur Durchbrechung bei qualifiziertem Gehilfenverschulden

Die Auffassungen zur Frage der Überwindung der Haftungshöchstgrenzen durch qualifiziertes Gehilfenverschulden gehen auseinander. Einigkeit besteht lediglich darüber, dass die Beschränkungen nicht mehr infolge ungerechtfertigter Abweichung durchbrochen werden können. Denn die „deviation“

---

[45] Richter-Hannes, HHR, S. 69.

[46] Art. 7 II HHR erklärt die Haftungsbeschränkungen des Art. 6 HHR auch im Falle von Ersatzansprüchen, die gegen eine Hilfsperson gerichtet werden, für anwendbar, soweit die Hilfsperson nachweist, „that he acted within the scope of his employment“.

[47] Vgl. die Ausführungen o. F II.

[48] Vgl. o. F. III.

war durch Art. 5 VI HHR dem allgemeinen Haftungskonzept der Hamburg Regeln unterstellt worden, das insbesondere Verspätungsschäden als Hauptfolge der Deviation umfasst[49]. Die volle Haftung kann aufgrund der Anforderungen des Art. 8 I HHR im Verhältnis zu den Haager Regeln nur unter erschwerten Voraussetzungen erlangt werden, weil zur Überwindung der Grenze des Art. IV § 5 HR mit Hilfe der Deviation kein qualifiziertes Verschulden erforderlich ist[50].

a. Die Auffassungen in Deutschland

aa. Die h.M.

Wie zu Art. IV § 5 lit. e HVR vertritt die h.M.[51] zu Art. 8 I HHR die Auffassung, dass ein besonders schweres Verschulden des Gehilfen nicht zur Durchbrechung der begrenzten Haftung des Beförderers führt. Üblicherweise werden Wortlaut und Entstehungsgeschichte zur Untermauerung dieser These herangezogen. Alle Vorschriften der Hamburg Regeln über die Haftung des Beförderers enthielten einen Hinweis auf die „servants and agents", wenn sie sich mit ihnen befassten. Da die Hilfspersonen in Art. 8 I HHR keine Erwähnung fänden, könne die Norm sie nicht erfassen. Zudem habe der auf der 9. Tagung im Mai 1976 verfasste UNCITRAL-Entwurf zu Art. 8 HHR noch ausdrücklich das schwer schuldhafte Verhalten von Hilfspersonen („employee") genügen lassen, um die unbeschränkte Haftung auszulösen. Danach sollte das qualifizierte Verschulden von Angestellten ausreichen, die durch die Schadensverursachung berührte Überwachungsfunktionen bzgl. des Transportabschnittes, in dem das Fehlverhalten aufgetreten war, ausübten, sowie von Gehilfen, die mit der konkreten Ladungsfürsorge, ob an Land oder an Bord, betraut waren[52]. Im Abkommenstext wurde dieser Passus gestrichen. Das Fehlen

---

[49] Ausführlich Stachow, S. 31, 127f.; v. Ziegler, S. 215; Wilson, in: Mankabady, S. 144. So auch Honka, S. 100f., 103f., zu den skandinavischen Seegesetzen von 1994 (vgl. dazu u. b cc). Im Ergebnis ebenso Mankabady, S. 73f., der verdeutlicht, dass die ungerechtfertigte Deviation zur vollen Haftung führt, falls „ordered recklessly". Gleiches gelte für „all types of fundamental breach". Das Recht, die Haftung gem. Art. 5 HHR auszuschließen, bleibe hingegen unberührt.

[50] Sassoon/Cunningham, S. 181f., die diese Risikoverteilung im Hinblick auf den breiteren Anwendungsbereich der Hamburg Regeln als sachgerecht ansehen. - In Art. 9 HHR wird als Unterfall der „non-geographical deviation" ausdrücklich die Decksverladung entgegen einer schriftlichen Absprache zwischen Verlader und Beförderer geregelt. Hieraus resultierende Schäden gelten nach Art. 9 IV HHR im Wege der Beweiserleichterung als Verhalten nach Art. 8 I HHR. Gleiches gilt nach Art. 9 III HHR, wenn keine besondere Absprache zwischen Carrier und Ablader getroffen wurde (Sassoon/Cunningham, S. 182ff.).

[51] Herber, DVIS B, 12 (1978), S. 15, 22; ders., Hansa 1978, 969 (970); ders. TranspR 1992, 381 (384); Kienzle, S. 216ff.; Knöfel, S.326f. ; v. Ziegler, S. 216; Stachow, S. 225f.; zweifelnd Richter-Hannes, HHR, S. 80.

[52] Herber, Hansa 1976, 2044 (2047); vgl dazu auch Berlingieri, Dir Mar. 1977, 557 (575f.).

einer solchen Klarstellung mache deutlich, dass diese Folge letztendlich nicht gewollt gewesen sei[53].

bb. Die Auffassung Basedows

Basedow[54] vertritt auch zu Art. 8 I HHR den Standpunkt, dass qualifiziertes Gehilfenverschulden neben dem des Beförderers selbst, zum Auslösen der vollen Haftung genüge. Er weist zwar daraufhin, dass die „offiziöse" deutsche Übersetzung der Hamburg Regeln eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers voraussetze, „die von ihm selbst" in der erforderlichen grob schuldhaften Weise begangen worden ist. Dennoch kommt er mit den gleichen Argumenten wie zu Art IV § 5 lit. e) HVR zu dem Ergebnis, dass schweres Gehilfenverschulden ausreichend sei[55].

b. Internationale Standpunkte

aa. Kolloquium des Comité Maritime International in Wien, Januar 1979

Im Januar 1979 fand in Wien ein Kolloquium des CMI statt, um die praktischen Auswirkungen der Hamburg Regeln auf den Seehandel im Falle ihrer Verbreitung zu untersuchen. Auch die Auslegung von Art. 8 I HHR wurde diskutiert. Die Arbeitsgruppe 3 unter der Leitung von Francesco Berlingieri, die sich mit der Norm zu befassen hatte, kam zu dem Ergebnis, dass qualifiziertes Gehilfenverschulden nicht ausreichend sei, um die Haftungsschranken zu überwinden[56]. Anderenfalls sei die Regelung im zweiten Absatz des Artikels überflüssig. Zudem habe die UNO-Konferenz in Hamburg einen alternativen Textvorschlag, der die volle Haftung bei schwerem Gehilfenverschulden vorgesehen habe, abgelehnt.

bb. Anglo-amerikanische Auslegung

J.F. Wilson[57] verneint die volle Haftung des Seegüterbeförderers im Falle schweren Verschuldens seiner Hilfspersonen. Entsprechende Versuche der Ladungsinteressenten, während der Erarbeitung der Hamburg Regeln eine derartige Durchbrechungsregel durchzusetzen, seien nämlich fehlgeschlagen. Da der

---

[53] Kienzle, S. 216f.; Stachow, S. 226, dort Fn. 2.

[54] TranspV, S. 424f.

[55] Vgl. o. F III 1 c.

[56] Berlingieri, CMI-Kolloquium 1979, S. 49.

[57] In: Mankabady, S. 150; ebenso Lüddeke/Johnson, Anm. zu Art. 8 HHR, S. 20; Moore, 10 JMLC (1978) 1, 8; Tetley, LMCLQ 1979, 1, 10; Scrutton, 20. Aufl., S. 565, dessen Verfasser auch schweres Verschulden des actual carrier trotz Art. 10 I HHR nicht ausreichen lassen; a.A. offenbar Falvey, S. 1066 (vgl. dazu u. 2).

hiergegen gerichtete Widerstand erfolgreich gewesen sei, spreche die Entstehungsgeschichte des Art. 8 I HHR gegen eine derartige Auslegung. Auch in der Entscheidung The „Lion“[58] wurde die volle Haftung des Beförderers bei schwer schuldhaftem Verhalten der Gehilfen in einem obiter dictum abgelehnt.

Gaskell[59] verneint die Durchbrechung aufgrund Gehilfenhandelns ebenfalls. Aus der Tatsache, dass die Verschuldensform der Warschauer Konvention aus dem Luftrecht übernommen, die Wendung „servants or agents“ aber in Art. 8 I HHR ausgelassen worden sei, sei zu folgern, dass die Verfasser der Hamburg Regeln bewusst auf die Nennung der Gehilfen verzichtet hätten, da ihr Verhalten den Beförderer nicht um die Haftungsbeschränkung bringen solle. Eine „non-delegable duty“ sei dem Carrier zu Zwecken der Haftungsbegrenzung nicht auferlegt. Nach langwierigen Verhandlungen, in denen die die Interessen der Schiffseigner vertretenden Staaten sich gegen eine Überwindung der Haftungsgrenzen bei Gehilfenverschulden vehement gewehrt hatten, wurde 1976 in der UNCITRAL Kommission ein Kompromiss gefunden, der neben dem Verschulden des Beförderers und seiner höchsten Entscheidungsebene auch noch das Verhalten der Hilfspersonen genügen ließ, soweit sie das Ladungsgut in Ausübung ihrer Verrichtungen beschädigen würden. Dieser Kompromiss sei aber durch den sog. „package deal“ ersetzt worden, der zum Ausgleich für die zu Lasten der Transporteure aufgehobene Freizeichnung bei nautischem Verschulden und höhere Haftungsgrenzen deren Unüberwindbarkeit bei Gehilfenverschulden vorgesehen habe[60]. Selbst der von der Athener Konvention von 1974 abweichende Wortlaut des französischen Konventionstextes von Art. 8 I HHR, der das schwere Verschulden „de ce préposé ou de ce mandataire“ genügen lässt, führe zu keinem anderen Ergebnis, da Frankreich bereits den genannten Entwurf der UNCITRAL-Kommission von 1976 sehr einschränkend dahingehend ausgelegt habe, dass ein Verschulden des Beförderers selbst erforderlich sei. In Bezug auf den endgültigen Text des Art. 8 I HHR sei daher keine abweichende Auslegung durch Gerichte und Lehrmeinungen zu erwarten[61]. Lediglich dort, wo der Beförderer eine juristische Person ist, will Gaskell die traditionelle Ausweitung durch die Rechtsfigur des „alter ego“ auf obere Entscheidungsebenen des Unternehmens vornehmen[62].

In den USA stehen sich die widerstreitenden Interessen der die Einführung des Brüsseler Protokolls

---

[58] Hobhouse J. in The „Lion“ (1990) 2 Ll. Rep. 144 (149-150). Zustimmend Griggs/Williams, S. 109.

[59] S. 169ff.

[60] Gaskell, S. 170.

[61] Gaskell, S. 171.

[62] S. 172.

befürwortenden Beförderer und der Ladungsinteressenten, die die Hamburg Regeln bevorzugen, politisch in einer Pattsituation gegenüber. Fortschritte in der Weiterentwicklung des Seetransportrechts werden infolgedessen nicht erzielt. Daher erarbeitete ein Ausschuss der US-amerikanischen Maritime Law Association (MLAUS) einen Vorschlag zur Abänderung des US COGSA, der nach wie vor auf den Haager Regeln basiert. Der Entwurf sollte unter Berücksichtigung der gegensätzlichen Interessen durch Schaffung einer Konkordanz zwischen Visby Regeln und Hamburg Regeln die nötigen politischen Mehrheiten finden. Die Mitglieder der MLAUS akzeptierten ihn mit überwältigender Mehrheit[63]. In Bezug auf die volle Haftung bei schwerem Gehilfenverschulden schafft aber auch der Entwurfstext keine Klarheit, da sein § 4 V lit. e lediglich den Wortlaut des Art. IV § 5 lit. e HVR, erweitert um die Verspätungsproblematik aus Art. 8 I HHR, wiederholt. Sturley[64] ist daher der Auffassung, allein das Verschulden des Beförderers selbst und nicht auch seiner „low-level employees" oder zur Ausführung des Transportauftrages herangezogener Dritter sei genügend. Aufgrund der Pattsituation läuft der Entwurf auf einen wirtschaftlichen Kompromiss hinaus[65].

cc. Italien

Italien hat den Hamburg Regeln durch Gesetz Nr. 183 vom 25.01.1983 zugestimmt. Darin wurde die Erlaubnis zur Umsetzung in nationales Recht gegeben. Die Ratifikation wurde aber bislang noch nicht vollzogen, um die internationale Entwicklung zu beobachten[66].

Zur Überwindung der Haftungsschranken nach Art 8 I HHR vertritt Carbone[67] die Auffassung, dass schwer schuldhaftes Verhalten der „dipendenti, ausiliari e/o mandatari" (Angestellten, Hilfspersonen und Beauftragten) in Ausübung der ihnen bei der Vertragserfüllung übertragenen Verrichtungen dem Beförderer ohne Zweifel zuzurechnen sei. Denn eine Klarstellung in Art. 8 I HHR, dass nur der Nachweis persönlichen Verschuldens des Beförderers genügen solle, sei bei der Ausarbeitung abgelehnt worden. Darüber hinaus seien keine Formulierungen aufgenommen worden, die die Zurechnung auf Personen mit besonderer Befehlsgewalt oder spezifischen Aufgaben hinsichtlich der Güter beschränkten. Daher sei dem Seegüterbeförderer jede qualifiziert schuldhafte Herbeiführung eines Ladungsschadens durch seine

---

[63] Force, S. 373.

[64] Dir. Mar. 1994, 685 (702f.).

[65] Sturley, a.a.O., S. 688.

[66] Herber, SeehandelsR, S. 47; Carbone, Responsabilità, S. V.

[67] Responsabilità, S. 165.

Gehilfen anzulasten, zu der es bei der Ausführung der ihnen zugewiesenen Aufgaben im Rahmen der Beförderung nach dem Transportvertrag komme. Hierin verwirkliche sich das Betriebsrisiko des Carrier. Darüber hinausgehende Verhaltensweisen müsse sich der Beförderer hingegen nicht zurechnen lassen.

Zunarelli[68] meint, der Wortlaut des Art. 8 I HHR würde eigentlich für den Bestand der Höchstsumme bei qualifiziertem Verschulden der Hilfspersonen sprechen. International ginge jedoch die Mehrheit der Autoren unter Hinweis auf die Regelung in Art. 10 I HHR von der Durchbrechung bei qualifiziertem Gehilfenverschulden aus, da der actual carrier ebenfalls eine Hilfsperson des Carrier sei.

Demgegenüber verneint Berlingieri[69] mit Blick auf den Wortlaut die Anwendung von Art. 8 I HHR, wenn den Beförderer selbst kein schweres Verschulden trifft, zumal die entsprechenden Zusätze des UNCITRAL-Entwurfs entfallen seien. Damit sei eine Angleichung an das Athener Übereinkommen von 1974 und das Londoner Abkommen von 1976 erfolgt, wenngleich wie bei Athen und dem Haag-Visby Protokoll von 1968 nicht ausdrücklich ein Verhalten des Transporteurs selbst verlangt werde. Die enge Auslegung sei aber geboten, weil die Gehilfen nicht genannt würden und lediglich im Zusammenhang mit ihrer eigenen Inanspruchnahme auftauchten. Bei unerlaubter Decksladung verliere zudem alleine derjenige sein Recht auf Haftungsbeschränkung, der die Entscheidung getroffen habe. Eine allgemeine Zurechnung der Entscheidung zu Ungunsten des Carrier sei nicht vorzunehmen[70].

dd. Skandinavien

Am 1.10.1994 traten in den skandinavische Staaten nahezu identische neue Seegesetze in Kraft. Sie strukturierten die bestehenden seerechtlichen Regelungen in ihrer Gesamtheit neu. Ihr Transportrecht ist das der Haag-Visby Regeln. Denn solange wichtige internationale Handelspartner keine Änderungen vollzogen, wurde es nicht für opportun gehalten, den als vorzugswürdig angesehenen Weg der Einarbeitung der Hamburg Regeln zu beschreiten. Die neuen Elemente der Hamburg Regeln fanden dennoch, soweit sie den Haag-Visby Regeln nicht widersprechen, Eingang in die Seegesetze, um bestehende Lücken zu füllen[71]. Die Liste der Freizeichnungstatbestände des Art. IV § II c-p HVR wurde

---

[68] S. 182.

[69] Dir. Mar. 1978, 185 (196).

[70] Berlingieri, Dir. Mar. 1978, 185 (198).

[71] Ramberg, Dir. Mar. 1994, 1222 (1223); Falkanger/Bull/Rosenberg, S. 267. So bestimmt § 252 Dän./ Norw. SeeG (Kap. 13, § 2 Schwed./Finn. SeeG) in Übereinstimmung mit den Hamburg Regeln, dass die Anwendbarkeit der Normen zur Seegüterbeförderung (Kap. 13) nicht von der Ausstellung eines Konnossements abhängig ist (vgl. Karnovs, 20.6.1., Sølov, § 252, Anm. 300). Nach § 278 Dän./Norw. SeeG (Kap. 13, § 28

durch eine Art. 5 I HHR nachempfundene Formulierung ersetzt, da hierin sachlich kein Unterschied gesehen wurde[72]. Schon bei der Änderung ihrer Seegesetze in den 70iger Jahren des vergangenen Jahrhunderts hatten die Skandinavier Vorschläge aus den Vorarbeiten zu den späteren Hamburg Regeln verarbeitet[73].

Als Anwendungsbereich der Gesetze wurde erneut die jeweilige innerstaatliche und die innerskandinavische Seeschiffahrt bestimmt. Wegen der weitgehenden Übereinstimmung soll sogar das Seerecht eines Staates bei Transporten zwischen zwei anderen skandinavischen Staaten zur Anwendung kommen können. Daneben gelten die Gesetze nun für zwischenstaatliche Transporte, wenn der Verladehafen in einem Konventionsstaat der Haag-Visby Regeln liegt bzw. das Konnossement dort ausgestellt worden ist oder der Bestimmungshafen, auch der faktische bei mehreren wahlweise bestimmten, in einem der vier skandinavischen Staaten liegt. Schließlich genügt auch nach den skandinavischen Gesetzen die Einfügung einer Paramount-Klausel[74].

Die Haftungshöchstgrenze legt § 280 I Dän./Norw. SeeG (Kap. 13, § 30 Finn./Schwed. SeeG) bei Beschädigung und Verlust in Höhe der Summen des SDR-Ergänzungsprotokolls von 1979 zu den Haag-Visby Regeln fest. Daneben setzt § 280 II Dän. SeeG bei der Haftung des Beförderers für Verspätungsschäden eine an den Hamburg Regeln orientierte Beschränkung für derartige Schäden fest. Die dem Art. 6 I lit. c HHR nachgebildete absolute Obergrenze der Haftung findet sich in § 280 III Dän. SeeG. Auch bei der Überwindung der Haftungshöchstsummen folgen die nordischen Seegesetze von 1994 dem Vorbild der Hamburg Regeln und berücksichtigen abweichend von den Haag-Visby Regeln die Verspätungsschäden[75].

Die Zurechnung schweren Verschuldens bei der Durchbrechung der Haftungsschranken beschränkt sich

---

Schwed./Finn. SeeG) hat der Beförderer für Verspätungsschäden einzustehen.

[72] Ramberg, Dir. Mar. 1994, 1222 (1223).

[73] Honka, S. 17f. Die Ausschüsse, die die neuen Gesetze vorbereitet hatten, legten gleichzeitig einen Parallelentwurf vor, in dem die mit den Haag-Visby Regeln nicht in Einklang stehenden Inhalte der Hamburg Regeln umgesetzt wurden, um diesen im Falle der Ratifizierung ohne große Schwierigkeiten Geltung verschaffen zu können (vgl. Nr. LSF 129, Gesetzentwurf zum Dän. SeeG, Allg. Bemerkungen, Ziff. 2).

[74] Vgl. § 252 Dän./Norw. SeeG; Kap. 13, § 2 Schwed./Finn. SeeG. Vgl. hierzu ausführlich Falkanger/Bull/Brautaset, S. 314ff.; ferner Karnovs, 20.6.1., Sølov, § 252, Anm. 300f.

[75] Honka, S. 71.

nach Auffassung der Literatur[76] in den Seegesetzen von 1994 wie bei Art. IV § 5 lit. e HVR auf den eng gefassten Beförderer begriff, ohne dass dies näher begründet wird. Qualifiziertes Gehilfenverschulden soll nicht genügen, um die unbeschränkte Haftung des Beförderers auszulösen[77]. Der Wortlaut der skandinavischen Gesetze bestätigt diese Auffassung eindeutig. Denn danach lässt ausdrücklich nur das qualifizierte Verschulden des Betreffenden selbst[78] die Beschränkungen entfallen. Bei juristischen Personen sollen nur schwerwiegende Fehler der oberen Entscheidungsebene genügen, sofern der Mitarbeiter eigene Verantwortung trägt. Der Kapitän fällt nicht hierunter[79]. Eine Besonderheit ergibt sich aus der entsprechenden Geltung der genannten Grundsätze im Bereich der Charter gem. § 347 Dän./Norw. SeeG; Kap. 14, § 27 Schwed./Finn. SeeG[80].

Die Klarstellung in den skandinavischen Seegesetzen, dass nur eigenes schweres Verschulden des Beförderers zur vollen Haftung führen sollte, war u.a. auf den Bericht der dänischen Delegation zur UN-Konferenz in Hamburg zu Art. 8 I HHR zurückzuführen. Als Folge des auf Drängen der westlichen Industrienationen zustande gekommene Verzichts auf eine Durchbrechungsregel, die das qualifiziert schuldhafte Verhalten von leitenden Angestellten und der an Bord beschäftigten Angestellten des Carrier genügen ließ, sei im Rahmen des „package deal“ eine Beschränkung auf das eigene Verschulden des Beförderers vorgenommen worden.

2. Durchbrechung bei schwerem Verschulden des actual carrier

Dem Beförderer wird über Art. 10 I 2 HHR das Verhalten des actual carrier zugerechnet. Ob das

---

[76] Falkanger/Bull/Rosenberg, S. 294; Honka, S. 72f.; Bredholt/Martens/Philip, S. 319, die darauf hinweisen, dass wegen der strengen Anforderungen, die an das Verschulden gestellt sind, bisher in Skandinavien kein Urteil zur Durchbrechung der Haftungsgrenzen nach § 283 Skand. SeeG ergangen ist.

[77] Vgl. auch Denkschrift Nr. 1215 zu § 283 Dän. SeeG und Nr. LSF 129, Gesetzentwurf zum Dän. SeeG, Bemerkungen zu den einzelnen Normen, § 283, Abs. II.

[78] „Vedkommende selv“, § 283 Dän. SeeG; entsprechend § 283 Norw. SeeG; Kap. 13, § 33 Finn. SeeG; „själv“ in Kap. 13, § 33 Schwed. SeeG. „Vedkommende“ ist der Betreffende. Nach dem Willen der skandinavischen Gesetzgeber sollte die Überwindung der Haftungshöchstgrenzen für alle Haftenden einheitlich in einer Norm zusammengefasst werden. § 283/Kap. 13, § 33 SeeG betrifft somit auch die Hilfspersonen, die in Anspruch genommen werden (Karnovs, 20.6.1, Sølov, § 283, Anm. 386; Nr. LSF 129, Gesetzentwurf zum Dän. SeeG, Bemerkungen zu den einzelnen Normen, § 283, Abs. II).

[79] Falkanger/Bull/Brautaset, S. 306; Falkanger/Bull/Rosenberg, S. 294; Karnovs, 20.6.1., Sølov, § 283, Anm. 386; Bredholt/Martens/Philip, S. 319; Denkschrift Nr. 1215 zu § 283 Dän. SeeG. Die gleichen Grundsätze gelten nach den nordischen Seegesetzen von 1994 im Bereich der Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck, ebd., S. 473 (vgl. § 424 Dän./Norw. SeeG; Kap. 15, § 23 Schwed./Finn. SeeG).

[80] Vgl. auch Falkanger/Bull/Brautaset, S. 405f.

allerdings bei dessen qualifiziertem Verschulden auch zur Überwindung der Haftungsbeschränkungen des Carrier führt, ist umstritten.

Überwiegend wird ein derart weites Verständnis des Art. 10 I 2 HHR unter Hinweis auf eine in seiner Konzeption begründete enge Auslegung von Art. 8 I HHR abgelehnt. Da letzterer nur zu einer Durchbrechung der Haftungsgrenzen bei eigenem schwerem Verschulden des Seegüterbeförderers führe, könne der Kreis der Personen, deren Verhalten genüge, nicht durch die in Art. 10 I 2 HHR vorgeschriebene Zurechnung erweitert werden. Denn anderenfalls hafte der Beförderer wegen der von Art. 10 I 2 HHR vorgesehenen Zurechnung des Verhaltens von Gehilfen des actual carrier bei deren schweren Verschulden unbeschränkt, während qualifiziert schuldhafte Schadensherbeiführung durch seine eigenen Hilfspersonen die Haftungsschranken intakt lasse[81]. Da dieses Ergebnis sinnwidrig sei, betreffe Art. 10 I 2 HHR nur die allgemeine Haftung, ohne den Sonderfall der Überwindung von Haftungsgrenzen zu berühren[82].

Nach anderer Auffassung[83] soll nach dem eindeutigen Wortlaut des Art. 10 I 2 HHR das schwere Verschulden des actual carrier ausreichen, um zum Nachteil des Seegüterbeförderers die begrenzte Haftung aufzuheben. Dies ergebe neben dessen eindeutiger Aussage auch der Blick auf die Systematik der Hamburg Regeln und deren rechtspolitischer Zweck.

Und in der Tat bezieht sich Art. 10 HHR ausdrücklich auf die Haftung des Beförderers insgesamt, ohne eine Einschränkung zu machen, die Art. 8 I HHR von der Verhaltenszurechnung ausnehmen würde[84]. Der contractual carrier wird haftungsmäßig vielmehr durch Art. 10 I HHR so gestellt, als habe er die Beförderung, die er dem actual carrier übertragen hat, selbst ausgeführt und den Schaden bzw. Verlust selbst herbeigeführt[85]. Die volle Haftung des Carrier muss daher auch durch schweres Verschulden des actual carrier und seiner Hilfspersonen ausgelöst werden.

---

[81] Vgl. z.B. Kienzle, S. 218f.; Stachow, S. 238f.

[82] Kienzle, S. 219.

[83] Richter-Hannes, HHR, S. 87. Ebenso Falkanger/Bull/Brautasett, S. 344, und Honka, S. 83, zu § 283/Kap. 13 § 33 Skand. SeeG, die Art. 10 HHR nachgebildet wurden. V. Ziegler, S.217, ist sich in der Beantwortung dieser Streitfrage nicht sicher, macht sie aber davon abhängig, ob der actual carrier als alter ego oder als Erfüllungsgehilfe zu betrachten ist.

[84] So auch Falkanger/Bull/Brautasett, S. 344, zum Skand. SeeG.

[85] Falkanger/Bull/Brautasett, S. 347; Honka, S. 83.

3. Regelungen in anderen transportrechtlichen Übereinkommen

a. Genfer Konvention über Multimodal Transporte und UNCTAD/ICC-Entwurf 1992

Auf der Diplomatischen Konferenz der UNCTAD am 24.05.1980 in Genf wurde die Konvention über den internationalen multimodalen Transport von Gütern[86] verabschiedet. Ihr Inkrafttreten ist von der Zeichnung durch 30 Staaten abhängig. Diese Zahl ist bis heute bei weitem nicht erreicht worden[87]. Das Übereinkommen soll die Hamburg Regeln ergänzen, deren Haftungsprinzipien es angeglichen wurde[88].

Gem. Art. 21 des Abkommens verliert der Multimodal Operator sein Recht auf Haftungsbeschränkung nach dem englischen Originaltext, „if it proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the multimodal transport operator done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.“ Diese Vorschrift ist Art. 8 I HHR nachempfunden, so dass sie für sich betrachtet bei dessen Interpretation nicht weiter hilft. Die h.M. geht daher wie bei Art. 8 HHR davon aus, dass nur schwer schuldhaftes Verhalten des Multimodal Operator zur Schrankendurchbrechung genüge[89].

Nach Art. 15 des Abkommens, der ausdrücklich auf Art. 21 verweist, muss der Multimodal Operator sich aber das Verhalten seiner Arbeitnehmer und Beauftragten wie sein eigenes zurechnen lassen, sofern sie im Rahmen ihres Aufgabenbereichs tätig waren. Gleiches gilt nach Art. 15, 2. Alt. für unabhängige Dritte, die er zur Erfüllung des Vertrages herangezogen hat, wenn diesen bei der Erbringung der vertraglichen Leistung schuldhaftes Verhalten vorzuwerfen ist. Aus dem eindeutigen Verweis in Art. 15 des Abkommens auf die Durchbrechungsvorschriften in Art. 21 des Abkommens muss gefolgert werden, dass für die Überwindung der Haftungshöchstbeträge das dolose Verhalten der Hilfspersonen, und zwar aller

---

[86] United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods. Das Abkommen befasst sich mit der Haftung des Güterbeförderers, der vertraglich die Durchführung des Transports mit mindestens zwei verschiedenartigen Beförderungsmitteln übernommen hat.

[87] Mit Stand vom 30.06.1996 lagen gerade einmal acht Ratifikationen, und zwar durch Chile, Georgien, Malawi, Marokko, Mexiko, Ruanda, Sambia und Senegal vor (vgl. Basedow, FS-Herber, S. 19, dort Fn. 13).

[88] Radisch, S. 22; Falkanger/Bull, S. 264; Kiantou-Pampouki, S. 39. Die enge Verbindung zu den Hamburg Regeln erklärt, warum gerade Schiffahrtsnationen die Ratifikation verweigern. Mit der teilweise wortwörtlichen Übernahme der allgemein als verladerfreundlich empfundenen Haftungsprinzipien, sehen sie die dominierende Stellung, die die Seegüterbeförderer im Multimodal Transport inne haben, bei einer Annahme gefährdet (Kiantou-Pampouki, S. 39).

[89] Harten, S. 157f.; Knöfel, S. 326f.

einschließlich der unabhängigen Drittunternehmer, ausreichend ist. Eine Einengung des Art. 21 auf eigenes Verschulden des Beförderers würde der Systematik des Abkommens, dem durch Art. 15 eine umfassende Einstandspflicht für Gehilfenverschulden wie für eigenes zugrunde gelegt worden ist, widersprechen.

Im Entwurfstext der Konvention vom 14.03.1979[90] hatte es noch ausdrücklich geheißen, dass das Tun oder Unterlassen des multimodalen Beförderers „or his servants or agents or any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract" die volle Haftung herbeiführen. Dieser Vorschlag ist jüngeren Datums als die Hamburg Regeln. Es kann daher angenommen werden, dass die Verfasser des Entwurfs sich der Tatsache bewusst waren, dass eine solche Klarstellung in Art. 8 I HHR fehlte. Und dennoch schlugen sie diesen eindeutigen Wortlaut vor, der freilich später nicht Konventionstext wurde.

Da der mit dem Übereinkommen von 1980 unternommene Versuch, eine internationale Rechtsvereinheitlichung bei Multimodal Transporten zu erreichen, fehlschlug, bildete das Sekretariat der UNCTAD mit der ICC[91] eine gemeinsame Arbeitsgruppe, die einen Katalog von Einheitsklauseln zur Haftung der Multimodal Transport Operator erarbeiten sollte. Die Klauseln waren zur freiwilligen Übernahme in die Transportverträge durch die beteiligten Handelskreise bestimmt[92]. Der Entwurf setzt vergleichbar dem Londoner Übereinkommen von 1976[93] in Ziff. 7 unzweideutig einen „personal act or omission of the MTO" voraus[94].

b. Terminal Operator Abkommen

Das im Jahre 1991 auf einer Diplomatischen Konferenz abgeschlossene Übereinkommen über die Haftung der Terminal Operator[95] ist wie das Multimodal Übereinkommen dem Haftungssystem der

---

[90] Abgedruckt bei Wöhrn, S. 287ff.

[91] International Chamber of Commerce.

[92] Kindred/Brooks, S. 39.

[93] Vgl. o. F III 3 d.

[94] Der Text des UNCTAD/ICC-Entwurfs ist bei Kindred/Brooks, S. 165ff., abgedruckt.

[95] Convention on the Liability of International Terminal Operators (im weiteren CTO genannt). Das Abkommen regelt die Haftung des Lagerhalters (International Terminal Operator) während der Zeit seiner Obhut über die den Gegenstand einer internationalen Beförderung bildenden Ladungsgüter.

Hamburg Regeln nachempfunden[96]. Dessen Art. 8 I bestimmt unmissverständlich, dass der Operator sich nicht auf die zu seinen Gunsten gem. Art. 6 CTO eingreifende Haftungsbegrenzung berufen kann, wenn nachgewiesen ist, that „the loss, damage or delay resulted from an act or omission of the operator himself or his servants or agents done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result". Gerade wegen dieser deutlichen Entscheidung für eine Durchbrechung der Haftungsschranken bei dolosem Gehilfenhandeln haben sich große Schiffahrtsnationen wie Großbritannien, Belgien und die Niederlande bei der Schlussabstimmung der Konferenz der Stimme enthalten. Ihnen erschien eine derartige Haftungsverteilung als zu belastend für den Operator[97].

Eine Einschränkung liegt darin, dass das Verhalten der „other persons of whose services the terminal operator makes use for the performance of the transport-related services" nach Art. 8 I CTO nicht zur vollen Haftung führt. Beim Haftungsgrund wird dem Terminal Operator nach Art. 5 I CTO deren schuldhaftes Verhalten zugerechnet. Der dortige Zusatz soll ausweislich der Entstehungsgeschichte des Abkommens der Klarstellung dienen, dass der Terminal Operator für das Verschulden von ihm beauftragter unabhängiger Dritter haftbar gemacht werden kann. Die „other persons" sind wie Bedienstete Erfüllungsgehilfen im Sinne der Konvention. Aber ihr qualifiziertes Verschulden lässt die Haftungsschranken unangetastet[98]. Einzig das schwer schuldhafte Verhalten der Arbeitnehmer und Beauftragten führt zur vollen Haftung[99]. Begründet wird dies damit, dass es dem Terminal Operator gegenüber den selbständigen Erfüllungsgehilfen anders als bei abhängig Beschäftigten an Überwachungsmöglichkeiten fehle[100]. Eine volle Haftung als Folge qualifizierten Verschuldens von Subunternehmern sei daher unbillig. In den Hamburg Regeln werden die unabhängigen Dritten dagegen vom Begriff „agents" erfasst, da diese die Wendung „other persons ..." nicht verwenden[101].

---

[96] Falvey, S. 1064.

[97] Vgl. Knöfel, S. 328.

[98] Vgl. ausführlich Harten, S. 155f., m.w.N.; ferner Koller, TranspR 1990, 89 (94).

[99] Koller, TranspR 1990, 89 (96). Während der Vorarbeiten zum Abkommen wurde vorgeschlagen, nur das eigene Verschulden des Beförderers für seine volle Haftung ausreichen zu lassen. Diese Ansicht konnte sich aber nicht durchsetzen, da vom Terminal Operator erwartet wurde, dass er seine abhängigen Gehilfen überwachen würde. Deswegen müsse er das Risiko für ihr qualifiziert schuldhaftes Verhalten tragen (Sekolec, S. 1062).

[100] Harten, S. 156; Sekolec, S. 1062.

[101] Richter-Hannes, HHR, S. 68.

4. Volle Haftung bei qualifiziertem Gehilfenverschulden

Der Wortlaut der deutschen Übersetzung des Art. 8 I HHR für sich betrachtet gibt keinen endgültigen Aufschluss über die Person des schuldhaft Handelnden, dessen Verhalten die Beschränkung überwindet. Der Begriff des „Carrier“ wird in den Hamburg Regeln an verschiedenen Stellen unterschiedlich gebraucht. In Art. 4 III HHR heißt es ausdrücklich, dass der Befördererbegriff in den ersten beiden Absätzen des Art. 4 HHR die „servants and agents“ mit umfassen soll. Daraus kann jedoch nicht ohne weiteres entnommen werden, dass das Fehlen einer entsprechenden Klarstellung in Art. 8 HHR zu einem engen Begriffsverständnis führen muss. Das Gegenteil folgt unter Zugrundelegung der Systematik der Hamburg Regeln aus Art. 10 HHR. Denn danach ist der Carrier nicht allein für das schuldhafte Verhalten des actual carrier verantwortlich, sondern auch für dessen Hilfspersonen hat er einzustehen, soweit die Handlung „within the scope of their employment“ lag. Daraus ist zunächst abzuleiten, dass der Beförderer sein Recht auf Haftungsbegrenzung verliert, wenn schweres Verschulden des ausführenden Beförderers zum Schaden geführt hat. Art. 10 I HHR ordnet die Einstandspflicht für das Verhalten des actual carrier nämlich ohne Beschränkung auf die Haftungsbegründung an, was neben dem Wortlaut des Art. 10 HHR schon aus der grundsätzlichen Einstandspflicht des Beförderers für seine Hilfspersonen nach dem Übereinkommen folgt. Zudem wird die Zurechnung auf die Gehilfen des actual carrier erweitert, also auf die unselbständigen Hilfspersonen eines selbständigen Dritten, so dass ihr qualifiziert schuldhaftes Verhalten ebenfalls zur Durchbrechung führt[102]. In gleicher Weise muss der Beförderer demzufolge für seine eigenen abhängigen Hilfspersonen haften. Denn die vertragliche Nähe sowie die Überwachungsmöglichkeiten sind erheblich größer. Spätestens hier verliert das Argument gegen eine volle Haftung bei qualifiziert schuldhaftem Gehilfenverhalten, der Beförderer könne seine Hilfspersonen auf der Transportfahrt nicht überwachen und somit keinen Einfluss auf deren Handeln nehmen, jegliche Berechtigung. Denn der Beförderer kann auf die Geschicke des unabhängigen Dritten weniger Einwirken als auf seine abhängig Beschäftigten. Auf dessen Hilfspersonen fehlt es ihm erst recht an Einfluss. Eine Einstandspflicht für deren Verhalten bei gleichzeitigem Bestehenlassen der Haftungshöchstsumme im Falle schwer schuldhaften Verhaltens der eigenen abhängig Beschäftigten wäre sinnwidrig und durch nichts zu rechtfertigen. Denn der actual carrier und seine Gehilfen sind nichts anderes als selbständige Hilfspersonen des Beförderers.

Das Ergebnis wird durch die französische Originalfassung des Konventionstextes gestützt, wonach es ausreicht, wenn der Schaden „d’un acte ou d’une omission de ce préposé ou de ce mandataire“ resultiert. Damit wird kein qualifiziert schuldhaftes Verhalten des Beförderers selbst vorausgesetzt, sondern das

---

[102] Mustill, S. 34.

Verschulden von Hilfspersonen („préposé) einbezogen. Der französische Text ist als Abkommenssprache der Hamburg Regeln im Gegensatz zur deutschen Übersetzung verbindlich. Er stellt eine wesentliche Basis der Auslegung der Hamburg Regeln dar, wenngleich der Entwurfstext von der UNCITRAL allein in Englisch verfasst worden war.

Auf die Entstehungsgeschichte zurückzugreifen, um die volle Haftung im Falle qualifizierten Gehilfenverschuldens zu verneinen, weil der Vorschlag einer entsprechenden ausdrücklichen Regelung sich nicht durchsetzen konnte, vernachlässigt den typischen Zwang auf einer internationalen Konferenz, innerhalb kürzester Zeit allen beteiligten Interessen gerecht werden zu müssen[103]. Für die Erforschung des wirklichen Willens der Teilnehmer ist damit nichts gewonnen. Die im UNCITRAL-Entwurf vorgesehene unbeschränkte Haftung bei qualifiziert schuldhaftem Verhalten von Angestellten, die bzgl. des konkreten Transportabschnitts eine Überwachungsfunktion innehaben, die durch das Fehlverhalten berührt wird, sowie von Gehilfen, die mit der konkreten Ladungsfürsorge betraut sind, war so weit gefasst, dass sie zu vermehrter Rechtsunsicherheit geführt hätte, weil den Gerichten ein weiter Auslegungsspielraum hinsichtlich der Tragweite der Durchbrechungsregel eröffnet worden wäre[104]. Dieser Entwurf war zustande gekommen, nachdem eine Regelung, die die volle Haftung bei schwerem Gehilfenverschulden vorsah, auf Drängen der Schiffahrtsnationen durch eine dem Art. 13 des Athener Übereinkommens von 1974 nachgebildete Variante ersetzt worden war. Diese Regelung stieß auf die Ablehnung der UNCTAD-Gruppe, so dass im Entwurf ein Kompromiss gefunden werden musste. Das Resultat war der Vorschlag, der die zwei etwas unglücklichen Durchbrechungstatbestände beinhaltete[105]. Zuvor hatte Norwegen bereits zwei später abgelehnte Formulierungsvorschläge unterbreitet, nach denen das schwere Fehlverhalten der Gehilfen generell ausreichend sein sollte[106].

Die skizzierte Entwicklung verdeutlicht, dass über allem der Kompromissgedanke stand, und die Notwendigkeit, in der Kürze der Zeit eine alle zufrieden stellende Lösung finden zu müssen, das Zustandekommen des endgültigen Abkommenstextes bestimmte. Damit war eine einstimmig von allen Beteiligten aus Überzeugung befürwortete Lösung, wie die Endfassung des Art. 8 I HHR zeigt, illusorisch[107]. Daher kann keinesfalls gegen die Überwindung des Haftungslimits bei qualifiziertem

---

[103] Mustill, S. 35.

[104] Berlingieri, Dir. Mar. 1977, 557 (576).

[105] Sweeney, 8 JMLC (1976/77), 167, 187.

[106] Sweeney, 7 JMLC (1976), 327, 337.

[107] Tetley, LMCLQ 1979, 1, 14, spricht von „obscure drafting“ während der Hamburger Konferenz, „ (that)

Verschulden von Hilfspersonen ein angeblich einheitlicher Wille, der in der eindeutigen Formulierung des Art. 8 I HHR seinen Ausdruck gefunden habe, als Argument angeführt werden. Im Gegenteil lässt die Entstehungsgeschichte, die bei internationalen Abkommen ohnehin nur als schwächstes Mittel der Auslegung zum Tragen kommt, jegliches Interpretationsergebnis zu. Darüber hinaus nehmen selbst nationale Gesetze in der Praxis oft eine Anwendungsbreite an, die der Gesetzgeber gar nicht bewusst hatte eröffnen wollen, indem Fälle einbezogen werden, an die er nicht gedacht hatte[108]. Deshalb sind bei der Auslegung internationaler Abkommen neben den Texten in den Originalsprachen die Rechtsprechung anderer Vertragsstaaten, die notwendigerweise erst nach Inkrafttreten zur Geltung kommt, und das mit der Konvention verfolgte Gesamtziel zu berücksichtigen. Und dies ist bei den Hamburg Regeln die Harmonisierung des internationalen Seegütertransportrechts mit den Inhalten der anderen Transportrechtskonventionen zum Zwecke der Etablierung eines einheitlichen Verständnisses der Begrifflichkeiten und Wertungen im gesamten Beförderungsrecht[109]. Der gegenseitige Einfluss der Übereinkommen und ihre gesteigerte Abhängigkeit voneinander führen zur Notwendigkeit ihrer einheitlichen Auslegung und Anwendung in einem internationalen Rechtssystem aller Transportmittel, das die Beachtung nationaler Besonderheiten ausschließt[110]. Die Durchbrechung der Haftungsschranken ist von Beginn an in der Geschichte der Transportrechtsübereinkommen, zunächst im Warschauer Abkommen, später in der CMR und der CIM, deren Rechtstradition die Hamburg Regeln mit ihrer systematischen Konzeption folgen[111], durch volle Haftung bei qualifiziert schuldhafter Schadensherbeiführung durch Gehilfen gekennzeichnet worden. Das Seetransportrecht kann in dieser für die Schadensabwicklung wichtigen Frage keinen Sonderweg gehen. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Verwicklungen, die eine Abweichung von den anderen Transportsparten im Rahmen multimodaler Transporte hätte. Um also die Einheitlichkeit des Transportrechts zu wahren, muss bei schwerem Verschulden von Hilfspersonen die volle Haftung eintreten. Denn neben den genannten Abkommen führt es nach der deutschen Einarbeitung sogar im Seetransportrecht bei Passagierbeförderungen nach dem

---

was intentionally used to promote the settlement of differences“. Daher widerspreche das Ergebnis von Hamburg dem Willen, Einheitlichkeit im internationalen Transportrecht und der Seetransportwirtschaft zu erreichen, da den beiden vorhandenen Abkommen ein drittes hinzufügt worden sei (vgl. auch Makins, Dir. Mar. 1994, 637 (682)). Vgl. zu den Bedenken einer Interpretation internationaler Abkommen ausschließlich anhand der von einzelnen Staaten eingenommenen Positionen und der Entstehungsgeschichte Berlingieri, Uniform Law, S. 922, und Kienzle, S. 11.

[108] Richter-Hannes, a.a.O., S. 29.

[109] Richter-Hannes, a.a.O., S. 30; Berlingieri, Uniform Law, S. 922ff., der insbesondere auf die zunehmende Interaktion zwischen den unterschiedlichen Transportrechtsübereinkommen hinweist.

[110] Berlingieri, Uniform Law, S. 924.

[111] Necker, FS-Stödter, S. 93.

Athener Übereinkommen zur Durchbrechung der Haftungsbegrenzungen. Seit dem Transportrechtsreformgesetz haftet der Beförderer nach dem deutschen HGB ebenfalls voll bei schwerem Verschulden seiner Gehilfen.

Die Richtigkeit dieser Sichtweise wird durch die entsprechenden Regelungen in der Genfer Konvention über Multimodal Transporte und das Terminal Operator Abkommen belegt, die beide jüngeren Datums sind als die Hamburg Regeln und deren Durchbrechungsregeln Art. 8 HHR nachempfunden wurden. Das Übereinkommen über Multimodal Transporte ließ schon in seinem Entwurfstext ausdrücklich das schwere Verschulden sämtlicher Hilfspersonen ausreichen. Zur Zeit des Entwurfs gab es die Hamburg Regeln bereits. Und auch in der endgültigen Fassung des Abkommens ergibt sich aus dessen Artt. 21, 15, dass qualifiziertes Gehilfenverschulden genügend ist[112]. Ähnliches gilt für den Terminal Operator, der nach Art. 8 I CTO für das schwer schuldhafte Verhalten seiner Gehilfen mit Ausnahme selbständiger Subunternehmer voll haften muss[113].

Bezeichnenderweise sahen sich die Skandinavier veranlasst, in ihren Kodifikationen von 1994 eine Klarstellung durch ein an den „Betreffenden“ - sei es der Beförderer oder seine Hilfsperson, um deren Höchsthaftung es geht - angehängtes „selbst“ einzufügen. Daraus kann nämlich nicht gefolgert werden, dass die skandinavischen Gesetzgeber Art. IV § 5 lit. e HVR und Art. 8 I HHR eng auslegten. Vielmehr sollte durch den Zusatz erst eine Entscheidung gegen die volle Haftung bei schwerem Gehilfenverschulden getroffen werden, die sich aus den beiden Abkommensvorschriften nicht ergibt. Daneben hat der Vergleich mit den Literaturmeinungen in Italien gezeigt, dass die in Deutschland h.M. zu dieser Frage international starken Widerspruch erfährt. Will man also der Vorgabe des Art. 3 HHR gerecht werden, dass eine Interpretation der Hamburg Regeln nur losgelöst von nationalen Anschauungen durch eine internationale Urteile und Rechtsmeinungen einbeziehende Abwägung erfolgen kann, müssen die aufgezeigten Diskussionen trotz der gegenläufigen Auffassungen im anglo-amerikanischen Raum aufgrund der aufgezeigten Gründe dazu beitragen, den Weg für eine extensive Auslegung der Durchbrechungsregel freizugeben.

Wie gem. Art. IVbis § 4 HVR haftet der abhängige Gehilfe nach Art. 8 II HHR bei eigenem qualifizierten Verschulden voll. Daher gilt für die Hamburg Regeln in gleicher Weise, dass die Haftungsbeschränkung

---

[112] Vgl. o. 3 a.

[113] Vgl. o. 3 b.

zugunsten des Beförderers durch den von der Rechtsprechung gewährten arbeitsrechtlichen Freistellungsanspruch seiner Arbeitnehmer im Falle von schwer schuldhaft herbeigeführten Schäden Dritter unterlaufen werden kann. Folge des arbeitsrechtlichen Arbeitnehmerschutzes wäre wieder die volle Haftung des Carrier[114]. Durch die sog. Himalaya-Klauseln, auf denen auch Art. 8 II HHR beruht, sollte die Aushebelung der Haftungsbeschränkungen des Seegüterbeförderers über arbeitsrechtliche Freistellungsansprüche der abhängig Beschäftigten aber gerade verhindert werden. Legt man also die Durchbrechungsregel in Art. 8 I HHR eng aus, würde dieser Zweck in Fällen der vollen Haftung der abhängigen Gehilfen nach Art. 8 II HHR vereitelt[115]. Ohnehin stellt sich bei Art. 8 HHR erneut die Frage, warum das schwere Gehilfenverschulden nur die Haftungsschranken der Hilfspersonen und nicht die Höchstgrenze des Beförderers überwinden soll. Ein Grund ist wegen der Arbeitsteiligkeit der modernen Transportabläufe nicht ersichtlich[116]. Die Risikotragung des Beförderers beschränkt sich aber wie bei den Haager und Haag-Visby Regeln sowohl beim abhängigen wie beim unabhängigen Gehilfen auf die Zurechnung des qualifiziert schuldhaften Verhaltens bei Handeln in Ausübung der ihnen übertragenen Verrichtung, um den Beförderer nicht für das allgemeine Lebensrisiko des Versenders einstehen zu lassen.

---

[114] Hübsch, S. 36, m.w.N. aus der Rspr.; Koller, Art. 13 CMR, Rn. 9; vgl. allerdings Schaub, S. 473, Rn. 93, insbesondere zur teilweisen oder vollständigen Einschränkung des Freistellungsanspruches je schwerer das Verschulden des Arbeitnehmers ist. S.o. F III 4.

[115] Puttfarken, SeehandelsR, S. 100f.; vgl. auch o. F III 4.

[116] Chorley & Giles, S. 214

Zusammenfassung

Seit Beginn der Seefahrtsgeschichte hatte der Seegüterbeförderer für das Fehlverhalten seiner Hilfspersonen einzustehen. Die arbeitsteilige Durchführung des Seetransports machte einen Schadensersatzanspruch des Vertragspartners des Beförderers, des Ladungsinteressenten, nicht nur bei Schädigung des Gutes durch den Beförderer selbst, sondern auch bei von Gehilfen verursachten Schäden notwendig. Damit setzte sich der allgemein zivilrechtliche Grundsatz auch im Seetransportrecht durch, dass der Schuldner das Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen zu vertreten hat.

Die Arbeit führt einleitend in die Grundlagen der zivilrechtlichen Haftung für Hilfspersonen sowie in die Vertragsgestaltungen und Personen der Beteiligten des Seegütertransports ein und zeichnet sodann den Weg der Haftung des Beförderers, insbesondere seiner Gehilfenhaftung, vom Altertum bis in die Moderne nach. Sie schildert die Hintergründe für die Entstehung von Haftungsbefreiungen und -beschränkungen zugunsten des Beförderers. Letztere waren Folge des Bedürfnisses des Beförderers, sich vor unkalkulierbaren Haftungsrisiken aufgrund zunehmend komplexerer Transportabläufe und Rechtsbeziehungen zum Ladungsinteressenten zu schützen.

Ihren internationalen Durchbruch erlebten die summenmäßigen Haftungsgrenzen mit den Haager Regeln von 1924. Schon damals kam Streit auf, ob die Haftungsbeschränkungen bei schwer schuldhafter Schadensherbeiführung fallen sollten. In den Haag-Visby Regeln wurde daher wie auch später in den Hamburg Regeln zur Klarstellung eine Durchbrechungsregel aufgenommen. Doch nun war umstritten, ob sie auch auf qualifiziertes Verschulden der Hilfspersonen anzuwenden sei.

Die Arbeit zeigt auf, dass die in Deutschland ganz herrschende Meinung, die Haftungsbeschränkung der Haager Regeln sei durch schwer schuldhaftes Verhalten nicht zu überwinden, nicht aufrecht erhalten werden kann. Gleiches gilt in Bezug auf die vorherrschende Auffassung, die Durchbrechungsregel der Haag-Visby Regeln und der Hamburg Regeln greife nicht bei qualifziertem Gehilfenverschulden. Dabei werden die italienischen und skandinavischen Lösungen zu

diesen Streitfragen herangezogen.

Die Ergebnisse der Arbeit lassen sich in folgenden Thesen zusammenfassen:

1. Nicht nur die Verletzung von Haupt- und Nebenleistungspflichten des Schuldners durch Erfüllungsgehilfen, sondern auch weiterer Verhaltens- oder Nebenpflichten ist über § 278 BGB zuzurechnen. Das gesamte Verhalten, zu dem der Schuldner gegenüber dem Gläubiger verpflichtet ist, wird erfasst. Damit lassen sich auch unerlaubte Handlungen von Hilfspersonen zurechnen, so dass die mangels einer Generalklausel nicht vom Deliktsrecht umfassten Vermögensschäden im vertraglichen Bereich erstattungsfähig sind.

2. Der Wortlaut des Art. IV § 5 HR („in any event‘‘) spricht nicht gegen eine Durchbrechung des Haftungshöchstbetrages der Haager Regeln. Denn von den Verfassern wurde die Grenze ursprünglich als ausreichend hoch betrachtet, um den Ersatz aller Schäden zu ermöglichen. Mit der Höchstsumme sollte neben dem Schutz des Beförderers vor überraschenden, ungewöhnlich hohen Schäden vornehmlich die volle Haftung zugunsten des Versenders gewährleistet werden. Die Unüberwindlichkeit dieser Höchstgrenze bei schwer schuldhaftem Verhalten des Beförderers würde gegen grundlegende Wertungen der Rechtsordnungen in den Mitgliedstaaten verstoßen. Art. IV § 5 HR ist daher eng auszulegen.

3. Wie dem Schuldner nach allgemein zivilrechtlichen Grundsätzen das Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen als eigenes zugerechnet wird, hat er nach dem Regelungssystem der Haager Regeln für schuldhafte Handlungen seiner Hilfspersonen einzustehen. Die Haftungsgrenze wird deshalb bei qualifiziert schuldhaftem Verhalten der Gehilfen des Carrier ebenfalls überwunden.

4. Im Rahmen der Haag-Visby Regeln und der Hamburg Regeln gebietet neben den allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätzen der Vergleich mit dem Recht der anderen Transportmittel und internationalen Übereinkommen eine extensive Auslegung des Begriffes Carrier, so

dass neben dem eigenen schweren Verschulden des Beförderers selbst das qualifizierte Verschulden seiner Hilfspersonen zur Durchbrechung der Haftungsschranken der Artt. IV § 5 lit. e HVR und 8 I HHR führt.

Gutachter: Prof. Dr. Ulrich Magnus

Mitgutachter: Prof. Dr. Dr. h.c. Jürgen Basedow

Tag der mündlichen Prüfung: 29. Juni 2005