Großkommentare der Praxis

Handelsgesetzbuch

Großkommentar

Begründet von Hermann Staub, weitergeführt von Mitgliedern des Reichsgerichts

Dritte Auflage, neubearbeitet von

Ministerialrat a.D. Dr. Dieter Brüggemann, Celle
Professor Dr. Claus-Wilhelm Canaris, München
Präsident des Bundesgerichtshofes a.D. Dr. Robert Fischer, Karlsruhe
Professor Dr. Johann Georg Helm, Nürnberg
Professor Dr. Ingo Koller, Passau
Oberstlandesgerichtsrat Dr. Paul Ratz †, München
Rechtsanwalt Professor Dr. Wolfgang Schilling, Mannheim
Professor Dr. Peter Ulmer, Heidelberg
Professor Dr. Hans Würdinger/Ass. Volker Röhricht, Hamburg

Fünfter Band, 2. Halbband

§§ 425–460

W
DE
G

1982

Walter de Gruyter · Berlin · New York

Erscheinungsdaten der Lieferungen

Lieferung 4 (§§ 425–452, mit GüKG, KVO, CMR, u.a.): März 1979
Lieferung 5 (§§ 453–460, mit EVO, CIM u. CIV): Dezember 1981

Zitierweise

§§ 425–460: Helm in Großkomm. HGB

CIP-Kurztitelaufnahme der Deutschen Bibliothek

Handelsgesetzbuch : Grosskommentar / begr. von Hermann Staub. Weitergeführt von Mitgliedern d. Reichsgerichts. Neubearb. von Dieter Brüggemann . . . – Berlin ; New York : de Gruyter
(Grosskommentare der Praxis)
NE: Staub, Hermann [Begr.]; Brüggemann, Dieter [Bearb.]
Bd. 5
Halbbd. 2. §§ 425–460. – 3. Aufl. – 1982.
ISBN 3-11-006773-0

©
Copyright 1979/1981 by Walter de Gruyter & Co., vormals G.J. Göschen'sche Verlagshandlung, J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung, Georg Reimer, Karl J. Trübner, Veit & Comp., Berlin 30.
Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Printed in Germany

Satz und Druck: Arthur Collignon GmbH, Berlin 30
Bindearbeiten: Lüderitz & Bauer, Buchgewerbe GmbH, Berlin 61

Inhaltsverzeichnis des fünften Bandes

Zweiter Halbband
(§§ 425–460)

Drittes Buch: Handelsgeschäfte

Sechster Abschnitt: Frachtgeschäft

§ 425 Begriff des Frachtführers . . . . . D 1
§ 426 Frachtbrief . . . . . D 39
§ 427 Begleitpapiere . . . . . D 53
§ 428 Lieferfrist; Verhinderung der Beförderung . . . . . D 56
§ 429 Haftung des Frachtführers . . . . . D 60
§ 430 Umfang des Ersatzes . . . . . D 111
§ 431 Haftung für Gehilfen . . . . . D 127
§ 432 Mehrere Frachtführer . . . . . D 129
§ 433 Verfügungsrecht des Absenders . . . . . D 140
§ 434 Rechte des Empfängers vor der Ankunft des Gutes . . . . . D 149
§ 435 Rechte des Empfängers nach der Ankunft des Gutes . . . . . D 150
§ 436 Zahlungspflicht des Empfängers . . . . . D 156
§ 437 Ablieferungshindernisse . . . . . D 163
§ 438 Erlöschen der Ansprüche gegen den Frachtführer . . . . . D 169
§ 439 Verjährung . . . . . D 175
§ 440 Gesetzliches Pfandrecht . . . . . D 178
§ 441 Rechte und Pflichten des letzten Frachtführers . . . . . D 183
§ 442 Haftung des abliefernden Frachtführers . . . . . D 189
§ 443 Rang mehrerer Pfandrechte . . . . . D 192
§ 444 Ladeschein . . . . . D 195
§ 445 Inhalt des Ladescheins . . . . . D 199
§ 446 Ladeschein und Frachtvertrag . . . . . D 201
§ 447 Legitimation durch Ladeschein . . . . . D 203
§ 448 Rückgabe des Ladescheins . . . . . D 205
§ 449 Nachfolgender Frachtführer . . . . . D 207
§ 450 Wirkungen der Übergabe . . . . . D 207
§ 451 Gelegenheitsfrachtführer . . . . . D 209
§ 452 Güterbeförderung durch Post . . . . . D 210
Anhang I zu § 452: Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) . . . . . D 211
Anhang II nach § 452: Kraftverkehrsordnung für den Güterverkehr (KVO) . D 274
Anhang III nach § 452: Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) . . . . . D 431
Anhang IV nach § 452: Beförderungsbedingungen für den Möbelverkehr (BefBMö) . . . . . D 527

Anhang V nach § 452: Allgemeine Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen (AGNB) . . . . . D 534
Anhang VI nach § 452: Güternahverkehr der Eisenbahnen auf der Straße . . D 550
Anhang VII nach § 452: Luftbeförderungsrecht . . . . . D 556
Anhang VII/1 nach § 452: Auszug aus dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG) . . D 557
Anhang VII/2 nach § 452: Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr . . . . . D 563
Anhang VII/3 nach § 452: Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr . . . . . D 582
Vorbemerkung vor den Anhängen VII/4–7 nach § 452 . . . . . D 586
Anhang VII/4 nach § 452: Allgemeine Beförderungsbedingungen für Fracht der Deutschen Lufthansa AG . . . . . D 587
Anhang VII/5 nach § 452: Vertragsbedingungen der Deutschen Lufthansa für den Luft-Güterverkehr, Kurzform . . . . . D 603
Anhang VII/6 nach § 452: Allgemeine Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa für Fluggäste und Gepäck (ABB Flugpassage, Langform) . . . . . D 609
Anhang VII/7 nach § 452: Vertragsbedingungen der Deutschen Lufthansa für Passagiere und Gepäck, Kurzform . . . . . D 630

Siebenter Abschnitt: Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs

Vorbemerkungen vor § 453 . . . . . D 633
§ 453 Kontrahierungszwang . . . . . D 648
§ 454 Haftung der Eisenbahn . . . . . D 653
§ 455 Versäumung der Lieferfrist . . . . . D 667
§ 456 Erfüllungsgehilfen . . . . . D 667
§ 457 Gesetzliches Pfandrecht . . . . . D 669
§ 458 Eisenbahn-Verkehrsordnung . . . . . D 669
§ 459 Reisegepäck . . . . . D 669
§ 460 Personenbeförderung . . . . . D 674
Anhang I nach § 460 Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) . . . . . D 688
Anhang II nach § 460 Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) . . . . . D 830
Anhang III nach § 460: Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (CIV) . . . . . D 929

Register . . . . . D 959

Sechster Abschnitt

Frachtgeschäft

§ 425

Frachtführer ist, wer es gewerbsmäßig übernimmt, die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern auszuführen.

Inhaltsübersicht

Literatur

A. Das auf Frachtverträge anzuwendende Recht Anm. 1

I. Anwendungsbereich und Bedeutung des HGB-Landfrachtrechts

II. Überblick über das Frachtrecht aller Sparten Anm. 2

1. Unterscheidung nach den verwendeten Verkehrsmitteln Anm. 3
   a) Eisenbahnfrachtvertrag Anm. 4
   b) Binnenschiffahrtsrecht Anm. 5
   c) Seefrachtrecht Anm. 6
   d) Luftfrachtgeschäft Anm. 7
2. Landfrachtrecht; Unterabgrenzungen Anm. 8
   a) Beförderung mit anderen Transportmitteln als Kraftfahrzeugen Anm. 9
   b) Grenzüberschreitender Kraftverkehr Anm. 10
   c) Innerdeutsches Kraftfahrzeug-Transportrecht Anm. 11
      aa) Beförderung von Möbeln, Umzugsgut und gleichgestellten Gütern Anm. 12
      bb) Beförderung im Güterfernverkehr durch gewerbliche Unternehmer Anm. 13
      cc) Frachtbeförderung im innerdeutschen Güternahverkehr und Güterliniennahverkehr durch gewerbliche Unternehmer Anm. 14
      dd) Beförderung von Ladungsgütern im Güterfernverkehr durch die Eisenbahn Anm. 15
      ee) Beförderung von Stückgut auf der Straße durch die Eisenbahn Anm. 16
      ff) Beförderung von Luftfrachtgütern auf der Straße Anm. 16a
3. Kombinierte Transporte, Behälter-, Paletten- und Huckepack-Verkehr Anm. 17
   a) Grundsätzliches Anm. 18
      aa) Gebrochener Verkehr
      bb) Echter Durchfrachtvertrag Anm. 19
   b) Sonderbestimmungen für kombinierte Transporte Anm. 20
      aa) CIM und EVO
      bb) CMR und innerdeutsches Landtransportrecht Anm. 21
   c) Bestrebungen zur Schaffung internationalen Einheitsrechts Anm. 22
   d) Typische Vertragsbedingungen für kombinierte Transporte Anm. 23
      aa) Durchfrachtverkehr der Reedereien Anm. 24
      bb) Kombinierter Großcontainer-Verkehr der europäischen Eisenbahnen Anm. 25
      cc) Das FIATA Combined Transport B/L (FBL) Anm. 26
      dd) CT-Dokument der Internationalen Handelskammer Anm. 27

III. Internationales Privatrecht und internationales Einheitsrecht Anm. 28

B. Begriff und Rechtsnatur des Frachtführers und des Frachtvertrags Anm. 29

I. Allgemeines

II. Die am Frachtvertrag beteiligten Personen. Terminologie Anm. 30

1. Der Frachtführer (Unternehmer) Anm. 31
2. Der Absender Anm. 31
3. Der Empfänger Anm. 32

III. Definition und Abgrenzung des Frachtvertrags Anm. 33

1. Die einzelnen Merkmale der Definition des § 425 HGB
   a) Beförderung
      aa) Ortsveränderung
      bb) Beförderungserfolg als Leistungsgegenstand Anm. 34

cc) Sonderfall: Abfallbeseitigung Anm. 35
dd) Beförderungsmittel Anm. 36
ee) Beförderung als Hauptpflicht Anm. 37
b) Güter Anm. 38
c) Zu Lande oder auf Binnengewässern Anm. 39
d) Übernahme der Beförderung Anm. 40
e) Gewerbsmäßigkeit Anm. 41
f) Übernahme der Obhut Anm. 42
2. Abgrenzung des Frachtvertrags von anderen Vertragstypen Anm. 43
a) Speditionsvertrag
b) Miete von Beförderungsmitteln Anm. 44
c) Lohnfuhrvertrag, Dienstvertrag usw. Anm. 45
d) Schleppvertrag Anm. 46
e) Lagerverträge Anm. 47
f) Unentgeltliche Verträge; Beförderung als Nebenpflicht Anm. 48
g) Kaufverträge als Umgehungsgeschäfte im Hinblick auf das zwingende Tarifrecht Anm. 49
h) Gepäcktransport bei Personenbeförderung Anm. 50
3. Die Rechtsnatur des Frachtvertrags Anm. 51
a) Werkvertrag
b) Geschäftsbesorgungsvertrag Anm. 52
c) Vertrag zugunsten Dritter Anm. 53
4. Besondere Formen des Frachtvertrags Anm. 54
a) Unterfrachtvertrag, Zwischenfrachtvertrag, Teilfrachtvertrag
b) Dauerfrachtverträge und Rahmenverträge Anm. 55

C. Abschluß und Beendigung des Frachtvertrages Anm. 56

I. Abschluß
1. Abschlußfreiheit und Abschlußzwang, Nichtigkeit
2. Frachtvertrag als formfreier Konsensualvertrag Anm. 57
3. Schweigen als Abschlußerklärung Anm. 58
4. Nichtigkeit Anm. 59
5. Verschulden bei Vertragsschluß Anm. 60

II. Beendigung Anm. 61
1. Allgemeine Beendigungsgründe
2. Beendigungstatbestände nach Werkvertragsrecht Anm. 62
3. Frachtvertragliche Beendigungsgründe Anm. 63
4. Konkurs Anm. 64
5. Tod einer Partei (bzw. Auflösung als juristische Person) Anm. 65
a) Der Tod des Frachtführers
b) Der Tod des Absenders Anm. 66

D. Die Pflichten des Frachtführers aus dem Frachtvertrag Anm. 67

I. Hauptpflichten des Frachtführers
1. Beförderung Anm. 68
2. Obhut Anm. 69
3. Ablieferung Anm. 70
4. Befolgung von Verfügungen des Absenders oder Empfängers Anm. 71

II. Nebenpflichten des Frachtführers Anm. 72
1. Lagerung Anm. 73
2. Benachrichtigung und Einholung von Anweisungen Anm. 74
3. Weiterversendung, Einlagerung beim Lagerhalter Anm. 75
4. Verzollung Anm. 76
5. Einziehung von Nachnahmen Anm. 77
6. Versicherung Anm. 78
7. Mängelrüge für den Absender Anm. 79
8. Weitere Nebenpflichten Anm. 80

E. Die Rechte des Frachtführers aus dem Frachtvertrag Anm. 81

I. Anspruch auf Frachtzahlung
1. Der normale Frachtanspruch
2. Fracht für Teilstrecken, zusätzliche Beförderung, nicht ausgeführte Beförderung Anm. 82

II. Ersatz von Aufwendungen Anm. 83

III. Schadensersatzansprüche gegen den Absender Anm. 84

IV. Sicherungsrechte Anm. 85

F. Die Rechtsstellung von Absender und Empfänger Anm. 86

Literatur

A. Systematische Darstellungen

1. Deutsches Frachtrecht, insbesondere Landfrachtrecht

Eingehende systematische Darstellungen des deutschen Landfrachtrechts aus neuerer Zeit fehlen völlig. Noch immer muß daher auf die in fast allen Einzelheiten

veraltete, aber in der Gesamtkonzeption vorzügliche Darstellung von Ernst Rundnagel, Beförderungsgeschäfte, in: Handbuch des gesamten Handelsrechts, hrsg. von Victor Ehrenberg, Bd. 5, Abt. II, Kap. 7, Leipzig 1915 verwiesen werden (zitiert: „Rundnagel"). Veraltet ist die kurze Darstellung von Gierke, Handels- und Schiffahrtsrecht, 8. Aufl. 1958. Die Kurzlehrbücher des Handelsrechts sparen das Frachtrecht praktisch ganz aus der Darstellung aus. Zum Frachtrecht der DDR siehe Bergner/Bäcker/Lange/Teuchert, Internationales Verkehrsrecht, Grundriß, Berlin-Ost 1969.

2. Internationale Standardwerke

Im internationalen Bereich ist besonders auf Rodière, Droit des Transports (Transports terrestres et aériens), 2. Aufl., Paris 1977 hinzuweisen; ferner auf die Darstellungen im Rahmen der „International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. XII (Law of Transport), von der bisher erschienen sind: Chapter 1, Introduction to Transport Law and Combined Transports (Rodière, 1972) und Chapter 2, „Carriage by Rail" (Haenni, 1973).

3. Monographien zum Haftungsrecht

Zu den Haftungsproblemen des Frachtrechts sind mehrere monographische Darstellungen aus neuerer Zeit in deutscher Sprache vorhanden. Siehe Helm, Haftung für Schäden an Frachtgütern, Studien zur Schadensersatzpflicht aus Frachtgeschäften und zur Konkurrenz vertraglicher und außervertraglicher Ersatzansprüche, 1966 (vergriffen); Becker, Die Haftung der Eisenbahn nach nationalem und internationalem Frachtrecht, Verkehrswissenschaftliche Forschungen 19, 1968; Heuer, Die Haftung des Frachtführers nach der CMR, 1975; Aisslinger, Die Haftung des Straßenfrachtführers und die Frachtführerhaftpflichtversicherung, Zürich 1975.

B. Kommentare zum HGB

Schlegelberger/Geßler, Handelsgesetzbuch, 5. Aufl., Band VI, 1977; Baumbach/Duden, HGB, 22. Aufl. 1977; Heymann/Kötter, HGB, 4. (21.) Aufl. 1971; Bandasch, HGB, 2. Aufl. 1973; zur älteren Literatur siehe Gierke/Sandrock, Handels- und Wirtschaftsrecht, Band 1, 9. Aufl. 1975, S. 53ff.

C. Literatur zu Spezialgebieten des Frachtrechts

1. Zum GüKG siehe vor Anm. 1 zu § 1 GüKG, Anh. I nach § 452.
2. Zur KVO siehe Vorbem. zur KVO, Anh. II nach § 452.
3. Zur CMR siehe vor Anm. 1 zu Art. 1 CMR, Anh. III nach § 452.
4. Zum Möbeltransport siehe Vorbem. vor Anh. IV nach § 452 (BefBMö).
5. Zu den AGNB siehe vor Anm. 1 zu § 1 AGNB, Anm. V nach § 452.
6. Zur Güterbeförderung auf der Straße durch die Eisenbahn siehe Vorbem. zu Anh. VI nach § 452.
7. Zum Luftrecht siehe Vorbem. zu Anh. VII nach § 452.
8. Zum Eisenbahnfrachtrecht siehe Anm. 4 zu § 425.
9. Zum Binnenschiffahrtsrecht siehe Anm. 5 zu § 425.
10. Zum Seefrachtrecht siehe Anm. 6 zu § 425.
11. Zum kombinierten Transport siehe Anm. 17 zu § 425.
12. Zur Transportversicherung siehe Anm. 100 zu § 429.

D. Periodika

Im innerdeutschen Bereich werden frachtrechtliche Beiträge und Entscheidungen laufend veröffentlicht in folgenden Zeitschriften: Versicherungsrecht (VersR); Be-

triebsberater (BB); Der Betrieb (DB); Außenwirtschaftsdienst des Betriebsberaters/ Recht der Internationalen Wirtschaft (AWD/RIW); Verkehrsrechts-Sammlung (VRS); Versicherungspraxis (VP); Zeitschrift für Versicherungswesen (ZfV); Wertpapier-Mitteilungen (WM); ferner verstreut in den allgemeinen juristischen Zeitschriften. Tagesfragen und aktuelle Berichte zum Transportrecht finden sich in der „Deutschen Verkehrszeitung" (DVZ) und im „Transportdienst". Die Rechtsprechung des BGH ist zu einem erheblichen Teil in Lindenmaier/Möhring, Nachschlagewerk des Bundesgerichtshof, Zivilrechtliche Serie, zu den betreffenden Gesetzen abgedruckt.

Für den internationalen Bereich siehe vor allem die mehrsprachig in Antwerpen erscheinende Zeitschrift „Europäisches Transportrecht" (ETR). Für die einzelnen Spezialgebiete existieren in vielen Ländern spezielle Zeitschriften und Sammlungen. Siehe hierzu die Hinweise in den angegebenen Buchveröffentlichungen.

A. Das auf Frachtverträge anzuwendende Recht

Anm. 1

I. Anwendungsbereich und Bedeutung des HGB-Landfrachtrechts

§§ 425–452 HGB enthalten die heute weitgehend überholte und durch Spezialbestimmungen bzw. Beförderungsbedingungen verdrängte Regelung des Landfrachtrechts. Die gesetzlichen Spezialnormen des Landfrachtrechts beziehen sich auf den Transport mit Kraftfahrzeugen. Für andere Landtransporte ist an sich noch HGB-Recht anwendbar. Dieses ist aber dispositiv und wird – z. B. durch die ADSp im Bereich der Spediteurtätigkeit – für alle Arten von Beförderungsmitteln teilweise abbedungen.

Die meisten Vorschriften des HGB-Landfrachtrechts sind danach heute nicht mehr oder nur noch sehr begrenzt (ergänzend) anwendbar, soweit die Spezialregeln nichts aussagen bzw. ausnahmsweise nicht eingreifen; siehe hierzu BGH v. 22. 1. 1971, BGHZ 55, 217 (219). Praktische Bedeutung haben noch: § 425 (Definition des Frachtgeschäfts); § 429 (Haftung des Frachtführers, nur noch ausnahmsweise oder ergänzend anwendbar); § 430 (Haftungsbegrenzung); § 431 (Gehilfenhaftung); § 432 (Haftung beim Unterfrachtgeschäft); §§ 435, 436 (Rechtsstellung des Empfängers); §§ 440–443 (Frachtführer-Pfandrecht); § 451 (Gelegenheitsfrachtgeschäft). Fast völlig außer Anwendung sind die §§ 444–450 HGB (Ladescheinrecht), da im Landfrachtverkehr schon seit langer Zeit keine Ladescheine mehr ausgestellt werden und im Binnenschiffahrtsrecht, für das nach § 26 BSchG die §§ 445–450 an sich gelten, die Spezialklauseln der Verlade- und Transport- bzw. Konnossementsbedingungen vorgehen; vgl. z. B. den Fall BGH v. 2. 7. 1973, NJW 1973, 2107. In keinem praktischen Fall können Vorschriften des HGB-Landfrachtrechts ohne weiteres angewandt werden. Wegen der Aufspaltung des Frachtrechts in Sparten (Land-, Eisenbahn-, Binnenschiffahrt-, See- und Luftfrachtrecht, Speditionsrecht), sowie durch die Unterteilung des Landfrachtrechts in Güternahverkehr, Güterfernverkehr, Möbelbeförderung und Kraftverkehr der Deutschen Bundesbahn, ferner im Hinblick auf die internationalen Abkommen, muß in jedem Frachtrechtsfall zunächst untersucht werden, welche Normen anzuwenden sind.

Anm. 2

II. Überblick über das Frachtrecht aller Sparten

Im folgenden soll ein Überblick über die frachtrechtlichen Regelungen gegeben werden: Hierbei sollen die Anwendungsbereiche in großen Zügen gegeneinander abgegrenzt werden. Einzelheiten müssen den Kommentierungen zu den betreffenden Bestimmungen entnommen werden. Siehe zur Übersicht auch Herber, JZ 1974, 629 ff.

Anm. 3

1. Unterscheidung nach den verwendeten Verkehrsmitteln

Hierbei ist zunächst nach dem tatsächlich benutzten Verkehrsmittel zu fragen. In aller Regel kommt es für die Anwendbarkeit nicht auf das vereinbarte, sondern auf das

wirklich benutzte Verkehrsmittel an. Zubringerdienste mit dem Kraftwagen unterliegen jedoch vielfach den Regeln, die für das hauptsächlich verwendete Beförderungsmittel gelten. Siehe dazu unten Anm. 15, 16, 20.

Andererseits kann auch die Haftung des Landfrachtführers für Eisenbahnstrecken, bei denen die Bahn als Unterfrachtführer eingesetzt wird, dem Landfrachtrecht (KVO, CMR) unterliegen. Siehe dazu Anm. 21 und § 33 c KVO, Anhang II nach § 452.

Problematisch ist die Frage, welche Regelung anwendbar ist, wenn die geschuldete Beförderung mit einer anderen als der ursprünglich vorgesehenen Art von Beförderungsmittel – etwa durch Unterfrachtführer (vgl. § 432 HGB) – ausgeführt wird. Dies ist besonders wegen der unterschiedlichen Ausgestaltung der Haftung von Bedeutung; vgl. Anm. 37ff. zu § 429.

Die Anwendungsbereiche der einzelnen, überwiegend zwingenden Haftungsregelungen hängen vom tatsächlich benutzten Beförderungsmittel, von der Entfernung (Güterfern- oder Nahverkehr) und der Beförderungsstrecke (internationale Beförderung, CMR, CIM, WA) ab. Nur in engen Grenzen kann die Haftungsregelung frei vereinbart werden (im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen und im Binnenschiffahrtsrecht). Daher muß für die wirklich ausgeführte Beförderung in jedem Fall nach dem – weitgehend anhand objektiver Kriterien ermittelten – Spezialrecht gehaftet werden. Dies schließt nicht aus, daß der Beförderer, der den Frachtvertrag ursprünglich für ein anderes Beförderungsmittel abschließt, gegenüber seinem Vertragspartner nach den für die ursprünglich vorgesehene Beförderungsart geltenden Grundsätzen haften kann. § 33 c KVO sieht dies ausdrücklich vor, wenn der KVO-Frachtführer die Beförderung mit der Eisenbahn bewirkt. Soweit derartige Spezialregelungen nicht bestehen, wird man zwischen zwei Fällen zu unterscheiden haben. Erfolgt die Beförderung mit einem anderen Beförderungsmittel im Einverständnis mit dem Absender, so kann in diesem Einverständnis eine Änderung des ursprünglichen Frachtvertrags, eventuell auch die Gestattung einer abweichenden Bestimmung der Leistung durch den Beförderer nach § 315 BGB liegen. Dann werden nur die für die Ausführung maßgeblichen Regeln anzuwenden sein. Ändert der Beförderer dagegen die Transportart ohne Einverständnis des Absenders, so kann darin eine schuldhafte positive Forderungsverletzung des Frachtführers gesehen werden, für deren Folgen er dem Absender haftet. Dies kann in der Praxis zu einer Haftungserweiterung führen. Zur Frage des anwendbaren Rechts beim Selbsteintritt des Spediteurs siehe Anm. 5 zu § 412. Siehe ferner zu Transporten, bei denen das zu verwendende Transportmittel vom Beförderer noch festgelegt wird und zu kombinierten Transporten mit mehreren Transportmitteln unten Anm. 18ff.

a) Eisenbahnfrachtvertrag **Anm. 4**

Literatur:

Becker, Die Haftung der Eisenbahn nach nationalem und internationalem Frachtrecht, 1968; Finger, Eisenbahnverkehrsordnung, 4. Aufl. 1970; Goltermann/Konow, Eisenbahnverkehrsordnung, Loseblattkommentar, Bd. I, EVO; Bd. II CIM/CIV, Haenni, International Encyclopedia of Comparative Law XII, 2, 1973; Wick, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht, Wien 1974.

Für die Güterbeförderung mit Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs gilt im grenzüberschreitenden Bereich das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) abgedruckt und erläutert in Anh. II nach § 460 HGB. Auch im Verkehr mit der DDR ist die CIM anwendbar. Siehe die Erläuterungen zu Art. 1 CIM.

Für den innerstaatlichen Bereich gilt die Regelung der §§ 453–459 HGB, ergänzt durch die Eisenbahnverkehrsordnung (EVO, abgedruckt und erläutert in Anh. I nach

§ 460 HGB). Soweit die Eisenbahnen die Beförderung durch Kraftfahrzeuge vornehmen, gilt grundsätzlich Landfrachtrecht; doch genießen die Eisenbahnen eine rechtliche Sonderstellung, die teilweise zur Anwendung von Eisenbahnrecht führt; s. dazu unten Anm. 15, 16.

Anm. 5 **b) Binnenschiffahrtsrecht**

Literatur:

Laeuen, Freizeichnungen in den Frachtverträgen der internationalen Rheinschiffahrt, Diss. Frankfurt 1966; Vortisch/Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht, 3. Aufl. 1964 (teilweise veraltet); Referate des Rotterdamer Kongresses, ETR 1967, Sonderheft.

Für die Frachtbeförderung durch Binnenschiffe gilt das Gesetz über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt von 1895 i.d.F. v. 1898 (BSchG). Dieses Gesetz, das z. T. auf das Landfrachtrecht und das Seerecht des HGB weiterverweist, ist zur Gänze dispositiv gestaltet und wird daher in der Praxis sehr weitgehend durch die unterschiedlichen Verlade- und Transport- bzw. Konnossementsbedingungen der Binnenschiffahrt verdrängt. In diesem Kommentar ist es weder abgedruckt noch kommentiert. S. zur Information die oben im Literaturverzeichnis angegebene Literatur. Maßgeblich für die Anwendung des Binnenschiffahrtsrechts ist die Ausführung des Transports mit einem Binnenschiff. Hierzu gehören nicht nur die selbstfahrenden Frachtschiffe, Anhangkähne und Schubleichter, sondern nach richtiger Auffassung auch die schwimm- und manövrierfähigen barge-Container. Wegen des dispositiven Charakters des deutschen Binnenschiffahrtsrechts kann allerdings das auf solche Transporte anzuwendende Recht vertraglich – auch durch AGB – bestimmt werden. Es ist also auch die Vereinbarung der Anwendung von Seerecht möglich.

Anm. 6 **c) Seefrachtrecht**

Literatur:

Abraham, Das Seerecht (Grundriß), 4. Aufl. 1974; Schaps/Abraham, Das Deutsche Seerecht, 1. Teil, Seehandelsrecht, 4. Aufl. 1978: Prüßmann, Seehandelsrecht, 1968; Richter-Hannas/Richter/Trotz, Seehandelsrecht Berlin (Ost) 1977; Schlegelberger/Liesecke, Seehandelsrecht, 2. Aufl. 1964.

Für die Beförderung von Gütern mit Seeschiffen ist das Seerecht des HGB (§§ 485 ff., insbesondere §§ 556 ff.) maßgeblich. Dieses ist traditionsgemäß im Großkommentar zum HGB weder abgedruckt noch kommentiert. Abgrenzungsprobleme bestehen hier vor allem gegenüber der Binnenschiffahrt im Falle der Benutzung von Binnenwasserstraßen durch seegängige Schiffe (z. B. durch Rhein-See-Motorschiffe, Köln-London) oder auch bei Durchfrachtgeschäften oder im LASH-Verkehr; s. zum kombinierten Transport Anm. 17 ff.

Die Abgrenzung zwischen Binnenschiffahrtsrecht und Seefrachtrecht kann hierbei erhebliche praktische Bedeutung gewinnen, weil im Seefrachtrecht unter bestimmten Voraussetzungen zwingende Normen, die im Landfracht- und Binnenschiffahrtsrecht keine Parallele haben, die Freizeichnung verbieten.

Anm. 7 **d) Luftfrachtgeschäft**

Für den Luftfrachtverkehr besteht keine einheitliche Rechtsgrundlage; s. hierzu die Vorbem. zum Anh. VII nach § 452. Dieser Anhang enthält auch Abdrucke der betreffenden Bestimmungen sowie der Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa. Folgende Rechtsnormen regeln den Luftfrachtvertrag:

aa) Im internationalen Bereich das Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen,

WA) in seinen drei Fassungen von 1929, 1955, 1971, je nach Mitgliedschaft der betreffenden beteiligten Länder; s. Anhang VII/2, 3 nach § 452).

bb) Für den innerdeutschen Bereich und den Verkehr mit Ländern, die nicht dem WA angehören, gelten die §§ 44–52, 55–57 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG), Anh. VII/1 nach § 452.

cc) Soweit die überwiegend zwingenden unter aa) und bb) genannten Vorschriften es zulassen, gelten die Beförderungsbedingungen der Fluggesellschaften, die zumeist der internationalen IATA Empfehlung Nr. 1013 entsprechen (Anhänge VII, 4–7 nach § 452).

Beim Luftfrachtvertrag besteht die Hauptpflicht in der Beförderung der Güter durch Luftfahrzeuge. Dies schließt nicht aus, daß auch Bodenbeförderungen erforderlich werden, z. B. die Verbringung der Güter zum Flugzeug im Flughafenbereich, eventuell auch Abholen und Ausliefern außerhalb dieses Bereichs. Soweit es sich hierbei um Hilfstätigkeiten handelt, gilt für sie Luftbeförderungsrecht. Stellt sich dagegen die Beförderung als Vorgang mit eigenem Gewicht dar, – etwa bei kombiniertem Transport mit Containern oder bei An- und Abtransport über erhebliche Strecken, so liegt ein gemischter Luft-Landfrachtvertrag vor, auf dessen Landbeförderungsteil das Landfrachtrecht Anwendung findet.

2. Landfrachtrecht; Unterabgrenzungen **Anm. 8**

Das Landfrachtrecht war ursprünglich im HGB einheitlich geregelt, es ist jedoch heute in einzelne Teilgebiete zersplittert, die untereinander durch sehr unterschiedliche Kriterien abgegrenzt werden.

a) Beförderung mit anderen Transportmitteln als Kraftfahrzeugen **Anm. 9**

Die Sonderregeln gelten nur für Beförderungen mit Kraftwagen. Auf andere Landbeförderungen sind die §§ 425ff. HGB unverändert anwendbar.

b) Grenzüberschreitender Kraftverkehr **Anm. 10**

Innerhalb der Kraftfahrzeugbeförderung ist zwischen grenzüberschreitendem und innerdeutschem Transport zu unterscheiden. Beim grenzüberschreitenden Verkehr kann das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) Anwendung finden, wenn die Voraussetzungen seines Art. 1 vorliegen. Fehlen diese Anwendungsvoraussetzungn (etwa beim Transport von Umzugsgut oder Leichen), dann gilt nationales Recht, entweder innerdeutsches und/oder ausländisches; siehe hierzu das in Anh. III zu § 452 abgedruckte Abkommen und die dortigen Erläuterungen.

c) Innerdeutsches Kraftfahrzeug-Transportrecht **Anm. 11**

Ist innerdeutsches Kraftfahrzeug-Frachtrecht maßgeblich, dann ist vorrangig das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG, abgedruckt und teilweise kommentiert in Anh. I nach § 452) anzuwenden, das neben seinem vor allem öffentlich-rechtlichen Kern auch wichtige zivilrechtliche Bestimmungen enthält. Zu diesen gehören neben der Ermächtigungsnorm des § 20 Abs. 5 vor allem die §§ 20a, 22, 23, 26, 27, 85, 84, 94. Das GüKG ist jedoch nicht auf alle mit dem Kraftfahrzeug ausgeführten Güterbeförderungen anzuwenden. Vielmehr nehmen § 4 GüKG und die „Freistellungsverordnung" die Beförderung besonderer, dort bezeichneter Güter von der Anwendung des GüKG und damit der zwingenden Tarife und Beförderungsbedingungen aus. Siehe dazu § 4 GüKG in Anhang I nach § 452 und die dort abgedruckte Freistellungsverordnung. Im Bereich dieser Ausnahmen gilt grundsätzlich Vertragsfreiheit, soweit nicht andere

Spezialnormen öffentlich-rechtlicher Art (z. B. Leichenrecht, Recht der Abfallbeseitigung) eingreifen. Nach Auffassung des BGH gilt ferner das HGB-Landfrachtrecht dann, wenn eine Güterfernbeförderung zwar formlos vereinbart, dann aber abredewidrig nicht durchgeführt worden ist; BGH vom 22. 1. 1971, BGHZ 55, 217 (219); siehe näheres dazu in Anm. 9 zu § 15 KVO, Anh. II nach § 452.

Irreführend ist § 1 GüKG, nach dem die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen „ausschließlich" dem GüKG unterliegen soll. In privatrechtlicher Hinsicht bietet das GüKG nur einige Rahmenvorschriften und die Ermächtigungsgrundlagen für die das materielle Recht enthaltenden Rechtsverordnungen, die ihrerseits unterschiedliche Geltungsbereiche haben. Soweit das GüKG gilt, muß also zur Feststellung der anzuwendenden Vorschriften nochmals zwischen mehreren Unterarten des Frachtvertrags unterschieden werden:

Anm. 12 **aa) Beförderung von Möbeln, Umzugsgut und gleichgestellten Gütern**

Für diese hat der Bundesverkehrsminister durch Verordnung vom 21. 7. 1961 die Beförderungsbedingungen für den Möbelverkehr (BefBMö, Abdruck Anh. IV nach § 452) zwingend vorgeschrieben. Die BefBMö gelten für alle gewerblichen Beförderer von Möbeln usw. ohne Rücksicht darauf, ob die Beförderung in den Nah- oder Fernverkehrsbereich fällt.

Anm. 13 **bb) Beförderung im Güterfernverkehr durch gewerbliche Unternehmer**

Im Bereich des Güterfernverkehrs (Definition in § 3 GüKG, Anh. I nach § 452) gilt die Kraftverkehrsordnung (KVO, abgedruckt und erläutert Anh. II nach § 452 HGB). Ausnahmen des Anwendungsbereichs siehe in § 1 KVO und § 4 GüKG und der dortigen Kommentierung, Anh. I nach § 452. Zur Anwendung auf Speditionsverträgen siehe Anm. 5ff. zu § 412; 7, 13 und 14 zu § 413 sowie unten Anm. 43.

Anm. 14 **cc) Frachtbeförderung im innerdeutschen Güternahverkehr und Güterliniennahverkehr durch gewerbliche Unternehmer**

Im Bereich des Güternahverkehrs (Definition in § 2 GüKG) und des Güterliniennahverkehrs (§ 90ff. GüKG) existiert nur für grenzüberschreitende Transporte (siehe Anm. 10) und für Möbelbeförderungen (siehe Anm. 12) zwingendes Recht. Im allgemeinen innerdeutschen Güternahverkehr fänden daher an sich die Regeln des Landfrachtrechts des HGB Anwendung, die jedoch von den Parteien abbedungen werden können. Die ältere Rechtsprechung des BGH zur Unabdingbarkeit des HGB- und BGB-Rechts ist durch die Novelle zum GüKG von 1969 überholt, insbesondere die Urtt. v. 8. 11. 1967 (I b ZR 35/65 und I b ZR 135/65, BGHZ 49, 218ff. und 221ff.). Siehe hierzu z. B. OLG Frankfurt, VersR 1977, 735 (736). Jedoch gilt im Güternahverkehr zwingendes Tarifrecht bezüglich der Beförderungsentgelte. Siehe §§ 84ff. GüKG Anh. I nach § 452; siehe dazu BGH v. 1. 3. 1974, I ZR 48/73 (unveröffentlicht) und v. 18. 6. 1976, VersR 1976, 1129.

Neben der Vereinbarung können auch Handelsbräuche bestimmte Konditionen zum Vertragsinhalt machen. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit können folgende Bestimmungen als dominierend betrachtet werden:

aaa) Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp, abgedruckt und kommentiert in Anh. I nach § 415 HGB). Diese werden regelmäßig von Spediteuren vereinbart; Beispielsfall: BGH v. 18. 6. 1976, VersR 1976, 1129f.

bbb) Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen (AGNB, abgedruckt in Anh. V nach § 452 HGB). Die

AGNB werden von Güternahverkehrsunternehmen häufig vereinbart, teilweise auch als Handelsbrauch betrachtet.

ccc) Lokale Geschäftsbedingungen der Fuhrunternehmer, z. B. die „Allgemeinen Bedingungen der gewerblichen Fuhrunternehmer in Hamburg", siehe BGH v. 15. 10. 1971, WM 1972, 49 (51).

ddd) Besonders problematisch ist die Rechtslage, wenn nach den Bedingungen des Beförderungsunternehmers mehrere Bedingungen (z. B. AGNB und ADSp) gleichzeitig in bezug genommen sind; siehe dazu Anm. 5 zu § 1 AGNB.

eee) Soweit nichts anderes vereinbart ist und kein Handelsbrauch eingreift, gilt das unveränderte Landfrachtrecht des HGB.

dd) Beförderung von Ladungsgütern im Güterfernverkehr durch die Eisenbahnen **Anm. 15**

Soweit die Eisenbahn bzw. die von ihnen beauftragten Subunternehmer Massengüter (Wagenladungen) im Güterfernverkehr transportieren, gilt die KVORb, eine etwas abgewandelte Fassung der KVO (mit abgedruckt in Anh. II zu § 452). Für den Stückgutverkehr ist die KVORb nach ihrem § 1 Abs. 4 nicht maßgeblich.

ee) Beförderung von Stückgut auf der Straße durch die Eisenbahn **Anm. 16**

Für diese Beförderung verweist § 4 KVORb auf die Bestimmungen der EVO und die Tarife. Als Teil des dort für maßgeblichen Tarifrechts gelten die „Bedingungen für die Stückgutbeförderung durch die deutsche Eisenbahn von Haus zu Haus". Die Stückgut-Beförderungsbedingungen sind in Anh. VI nach § 452 abgedruckt. Sie nehmen inhaltlich weitgehend auf die EVO Bezug, insbesondere hinsichtlich des Frachtbriefs und der Haftungsbestimmungen.

ff) Beförderung von Luftfrachtgütern auf der Straße **Anm. 16a**

Die Beförderung von Luftfrachtgütern ist aus der zwingenden Wirkung des GüKG durch § 1 Ziff. 4 der Freistellungsverordnung zum GüKG (siehe Anm. 2 zu § 4 GüKG, Anh. I zu § 452) ausgenommen. Die Beförderungsbedingungen unterstellen diese Beförderungen zulässigerweise dem Luftrecht. Siehe Art. 11 BefBFracht, Langform, Anh. VII/4 nach § 452.

3. Kombinierte Transporte, Behälter-, Paletten- und Huckepackverkehr **Anm. 17**

Literatur:

Referate des Antwerpener Kongresses vom 26.–29. November 1975, Europäisches Transportrecht 1975, S. 561–766 (überwiegend in englischer Sprache); Seminario sui Trasporti Combinati, Genova 23.–26. Mai 1972, Selci Umbro (Perugia) 1974, Referate auch abgedruckt in: Il Diritto Marittimo 1972, S. 146ff. (in englischer, französischer und italienischer Sprache); Kröger, Haftungsprobleme in Übersee-Container-Verkehr, Hamburg 1967; Norf, Das Konnossement im gemischten Warenverkehr, 1976; Scheer, Die Haftung des Beförderers im gemischten Überseeverkehr, Schriftenreihe für den kombinierten Verkehr I, Hamburg 1969; Ganten, Die Rechtsstellung des Unternehmers beim kombinierten Verkehr, erscheint 1978/79.

Aufsätze: Berlingieri, Il Diritto Marittimo 1971, 146; Capelle, Festschrift für Felgentraeger, Göttingen 1969, 261ff.; Eisenbahn-Zentralamt, Zeitschr. f. d. Internationalen Eisenbahnverkehr 1972, 198ff.; Figert, VersR 1972, 611ff.; Helm, Festschrift für Hefermehl, 1976, 57ff. = ETR 1977, 679ff.; Herber, Hansa 1973, 7ff.; Lau, Hansa 1972, 1731ff.; Loewe, ETR 1972, 650ff.; Peyrefitte, Le Droit Maritime Français 1973, 643ff. und 707ff.; Ramberg, ETR 1974, 2ff.; Romanelli, Il Diritto

Marittimo 1973, 243ff.; Scheer, BB 1969, 177ff.; Van Dieken, Hansa 1973, 1622; Zocher, VW 1974, 981ff.; Züchner, VersR 1966, 900; Baunack, Die Bundesbahn 1977, 189.

Zum kombinierten Verkehr (mit Schwerpunkt Huckepackverkehr) gibt die Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V., Unterlindau 1, 6000 Frankfurt 21, laufend Literaturübersichten heraus.

a) Grundsätzliches

Moderne Verkehrstechniken, insbesondere Behälter, Paletten und Huckepackverkehr ermöglichen es, Güter in rationeller Weise in mehreren aufeinander folgenden Beförderungsmitteln zu transportieren. Daher sind besonders seit den 60iger Jahren sog. „kombinierte" Transporte in steigendem Maße in den Vordergrund des Interesses getreten. Unter gemischten oder kombinierten Transporten (englisch: combined transport, multi-modal transport, intermodal transport; französisch: transport combiné, transport intermodal, transport multi-mode) versteht man die Beförderung von Sendungen mit zwei oder mehreren aufeinander folgenden verschiedenartigen Transportmitteln, die einem insgesamt einheitlichen Beförderungszweck dienen. Kombinierter Transport kann z. B. die Beförderung mit dem Kraftwagen zur Eisenbahn, von dort zum Seehafen, nach Übersee mit dem Seeschiff mit anschließenden Eisenbahn- und Kraftfahrzeugtransporten sein.

Unter „Huckepack-Verkehr" wird vor allem die Beförderung von beladenen Lastkraftwagen durch die Eisenbahn verstanden; siehe dazu § 3 GüKG, Anh. I nach § 452 sowie Art. 2 CMR, Anh. III nach § 452, sowie die dortigen Kommentierungen. Züchner, VersR 1966, 900ff., dessen Ausführungen zum GüKG allerdings überholt sind. Eine entsprechende Rechtslage besteht jedoch auch in anderen Fällen, in denen ein beladenes Beförderungsmittel auf einem anderen Beförderungsmittel transportiert wird, z. B. beim Transport von Eisenbahnwaggons auf Schiffen oder auf Kraftfahrzeugen.

Weder im innerdeutschen Bereich noch in dem überwiegend durch zwischenstaatliche Abkommen geregelten grenzüberschreitenden Frachtverkehr gibt es allgemeine, auf alle Frachtverträge ohne Rücksicht auf das Verkehrsmittel anwendbare Gesetzesbestimmungen. Im Falle des kombinierten Transports steht somit grundsätzlich keine den gesamten Transport umfassende einheitliche Regelung zur Verfügung. Vielmehr reisen die Frachtgüter – von wenigen Sonderfällen abgesehen – für jede Beförderungsstrecke unter separater rechtlicher Ordnung: die Seebeförderung untersteht dem Seerecht, die Eisenbahnbeförderung dem nationalen oder internationalen Eisenbahnrecht, die Straßenbeförderung der CMR oder KVO usw. Dieser Umstand erschwert die Kalkulation einer einheitlichen Haftung sowie die Versicherung und macht es unmöglich, mit einem der gesetzlich vorgesehenen Transportdokumente alle kombinierten Transporte zu erfassen.

Je nach Gestaltung der Rechtsbeziehungen zwischen den beteiligten Personen lassen sich Grundtypen der Durchführung kombinierter Transporte unterscheiden, die auch auf die Anwendbarkeit der betreffenden Normen Einfluß haben.

Anm. 18 **aa) Gebrochener Verkehr**

Als gebrochenen Verkehr bezeichnet man die kombinierte Beförderung, wenn jeder der beteiligten Beförderer die vertraglichen Pflichten nur für seinen eigenen Beförderungsabschnitt übernimmt. Wird das Frachtgut (im Behälter oder auch anders) von einem Beförderungsmittel in das nächste umgeladen, so reist es aufgrund eines neuen Frachtvertrages weiter. Demnach gilt für jede Strecke die betreffende maßgebliche Haftungsordnung, (s. o. Anm. 2ff.) und es wird das jeweils passende Beför-

derungsdokument (Konnossement, Ladeschein, Frachtbrief) ausgestellt. Gebrochene Transporte kommen in unterschiedlicher Gestalt vor. Der Verlader kann die verschiedenen aufeinander folgenden Verträge mit den Beförderern selbst oder durch Bevollmächtigte in eigenem Namen abschließen. Er kann sich auch eines oder mehrerer Spediteure bedienen, die dann in eigenem Namen auftreten (s. Anm. 23 zu § 407–409). Häufig – vor allem im Seeverkehr – wird auch der anschließende Frachtvertrag vom vorhergehenden Beförderer im eigenen Namen für Rechnung des Absenders abgeschlossen – der Frachtführer handelt dann hinsichtlich des selbst ausgeführten Transportweges als Frachtführer, hinsichtlich des weiteren Abschnittes als Spediteur. Dieses Verfahren ist insbesondere im gemischten Überseeverkehr gebräuchlich und wird durch ein sog. „unechtes Durchkonnossement" dokumentiert (s. dazu eingehend Scheer, a.a.O.).

bb) Echter Durchfrachtvertrag **Anm. 19**

In den Vordergrund des Interesses tritt seit jüngerer Zeit der echte Durchfrachtvertrag (CTO-Vertrag). Nach dem Prinzip der Vertragsfreiheit ist es möglich, daß ein Beförderungsunternehmer die gesamte kombinierte Beförderung als eigene Verpflichtung übernimmt, und sie über die einzelnen Streckenabschnitte entweder selbst ausführt oder durch Unterfrachtführer ausführen läßt. Der Beförderer wird in diesem Falle nach neuerer international üblicher Terminologie als Combined Transport Operator (CTO) bzw. französisch als entrepreneur du transport combiné (ETC) bezeichnet. Der CT-Vertrag wird häufig so gestaltet, daß der CTO zwar die Beförderung von einem Ort an einen anderen bestimmten Platz übernimmt, sich aber die Bestimmung der zu verwendenden Transportmittel und des Beförderungsweges sowie die Auswahl der Unterfrachtführer vorbehält. Verträge solcher Art sind vor allem im Großcontainertransport üblich. Der CT-Vertrag ist gesetzlich nicht geregelt; seine vertragliche Ausgestaltung durch allgemeine Geschäftsbedingungen stößt innerhalb des überwiegend zwingenden Transportrechts der verschiedenen Sparten auf erhebliche rechtliche Schwierigkeiten. Grundsätzlich gilt hier, daß die Vertragsbeziehungen, insbesondere die Haftung für selbst ausgeführte Beförderungsteile dem jeweils dafür bestimmten zwingenden Recht unterliegen. Das gleiche gilt für die Rechtsbeziehung zwischen CTO und Unterfrachtführer, da insoweit der CTO Absender ist. Siehe zur Haftung für Schaden am Container: Scheer, BB 1969, 117ff. Inwieweit für den CT-Vertrag selbst, also den Vertrag zwischen dem CTO und dem Absender, das zwingende Recht der durch Unterfrachtführer ausgeführten Beförderungen ebenfalls zu gelten hat, hängt davon ab, ob sich – wie dies überwiegend der Fall ist – die zwingenden Bestimmungen des für die Ausführung geltenden Frachtrechts durchsetzen. Siehe dazu die folgenden Anmerkungen.

b) Sonderbestimmungen für kombinierte Transporte **Anm. 20**

In bescheidenem Maße und nur für Sondersituationen erlauben die geltenden Bestimmungen die Anwendung eines einheitlichen Rechts auf multi-modale Transporte.

aa) CIM und EVO

Nach Art. 2 § 1–3 CIM besteht die Möglichkeit, das Eisenbahnnetz ergänzende Schiffahrts- und Kraftwagenlinien in die beim Zentralamt in Bern geführte Streckenliste einzutragen. Auf den kombinierten Transport kann dann einheitlich die CIM angewandt werden. Für Eisenbahn/See-Beförderungen können nach Art. 63 CIM seerechtliche Haftungsbefreiungen vertraglich vereinbart werden. Von der Möglichkeit, einheitlich die CIM auf kombinierte Transporte anzuwenden, wird vor allem im

Eisenbahn-See-Verkehr Gebrauch gemacht. Eingetragene Kraftwagenlinien sind dagegen selten.

Genau umgekehrt erlaubt Art. 2 § 4 CIM es, internationale Eisenbahntransporte von der Geltung der CIM auszunehmen, wenn diese im internationalen multi-modalen Verkehr in Verbindung mit anderen Beförderungsarten stattfinden und die entsprechenden Tarifvereinbarungen mit den beteiligten Unternehmen dies festlegen. Somit könnten z. B. linienmäßige Anschluß- und Zubringertransporte aufgrund eines modernen Transportdokumentes auch für die Eisenbahnstrecken dem Seerecht vertraglich unterworfen werden. Im Verhältnis zur Kraftfahrzeugbeförderung würde es z. B. ermöglicht, auf die Eisenbahnbeförderung die CMR kraft Tarifrechts anzuwenden und den multi-modalen Transport einheitlich durch den CMR-Frachtbrief zu dokumentieren. Wick, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht 1975, Wien 1974, S. 37f. bezieht diese Regelung nur auf die Kombination mit Luft- und Seetransporten, was aber nicht der Fassung der CIM entspricht; s. dazu Becker, Die Haftung der Eisenbahn nach nationalem und internationalem Frachtrecht, 1968, S. 174.

Selbst wenn von den durch die CIM eröffneten Möglichkeiten in größerem Umfang Gebrauch gemacht würde, könnten sie allerdings kaum ausreichen, alle Schwierigkeiten zu beseitigen, da sie praktisch auf Linienverkehr bzw. auf Tarifabsprachen mit Großunternehmern beschränkt bleiben müßten.

Für den internationalen Containerverkehr erweitern Art. 60 § 2 und Art. 2, 3 des Anh. V zur CIM (RiCo) den Anwendungsbereich der CIM auf die Abholungs- und Zuführungstransporte mit anderen Verkehrsmitteln, soweit diese von der Eisenbahn übernommen werden. Damit ist die einheitliche Herrschaft der CIM für internationale Containertransporte innerhalb Europas bis zur Grenze der UdSSR ermöglicht. Die 23 europäischen CIM-Eisenbahnen (einschließlich der CIM-Ostblockländer) wickeln diese Transporte durch ihre gemeinsame internationale Container-Gesellschaft „Intercontainer" ab. Jedoch ist die Anwendung der CIM/RiCo auf den ganzen Transport nicht möglich, soweit die Abholung oder Zuführung nicht durch die Eisenbahn oder in deren Auftrag, sondern durch einen selbständigen Kraftverkehrsunternehmer im Auftrag des Absenders oder Empfängers erfolgt.

Für das innerdeutsche Recht läßt die EVO in § 2 Abweichungen praktisch überhaupt nicht zu. Innerdeutsche Anschlußtransporte mit der Eisenbahn können daher dem Haftungssystem des Hauptbeförderungsmittels (z. B. Seeschiff) nicht unterstellt werden. Als Beförderungsdokumente können jedoch nach § 55 Abs. 2 EVO abweichende Dokumente (also insbesondere Durchfrachtdokumente) zugelassen werden. Eine Erstreckung des Eisenbahnrechts auf die Kraftfahrzeugzubringerstrecken im Containerverkehr ist ebenfalls im innerdeutschen Recht nicht vorgesehen. Daher ist die innerdeutsche Annahmeorganisation der Deutschen Bundesbahn für Großcontainerverkehr (Transfracht GmbH in Frankfurt) als Landfrachtführer tätig und beschäftigt die Deutsche Bundesbahn als Unterfrachtführer. Im Verhältnis zum Absender wird dann jedoch die eisenbahnrechtliche Haftung vertraglich vereinbart. Dies ist im Hinblick auf die dispositive Gestaltung des deutschen Landfrachtrechts zulässig.

Anm. 21 **bb) CMR und innerdeutsches Landtransportrecht**

Die CMR unterstellt in Art. 2 den Huckepackverkehr ihrer Regelung. Das Beförderungspapier für den gesamten Transport ist demnach der CMR-Frachtbrief. Für die Haftung des Beförderers gilt nach Art. 2 Abs. 1 S. 2 das zwingende Frachtrecht des den LKW befördernden Transportmittels, wenn der Schaden nachweislich durch ein Ereignis verursacht worden ist, das nur während oder wegen der Beförderung durch dieses Transportmittel und nicht durch eine Handlung oder Unterlassung des Straßenbeförderers eingetreten sein kann. Die unaufklärbaren Fälle und die

während der Straßenbeförderung eingetretenen Schäden unterliegen dagegen ausschließlich der CMR. Im Innenverhältnis zwischen CMR-Frachtführer und dem Huckepackbeförderer des LKW, also etwa im Verhältnis CMR-Frachtführer/Eisenbahn oder CMR-Frachtführer/Verfrachter ist das Recht des Trägerbeförderungsmittels maßgeblich.

Für Container- und Palettenbeförderung gilt Art. 2 CMR nicht. Werden also Container oder Paletten vom Schiff, der Schiene oder vom Flugzeug auf die Straße umgeladen und umgekehrt, so ist für jeden Teil der Beförderung die betreffende Regelung (CMR, CIM, Haager Regeln, WA oder nationale Rechte) maßgeblich. Eine Ausnahme macht der Container-Abhol- oder Zubringerdienst der Eisenbahn, welcher der CIM/RiCo unterliegt.

Im innerdeutschen Bereich gestattet § 3 Abs. 2 GüKG für den Huckepack- und Behälterverkehr dem Straßenfrachtführer, die Eisenbahnbeförderung vertraglich mit zu übernehmen. Zwischen ihm und dem Absender gilt dann Kraftwagenfrachtrecht (KVO). Beförderungsdokument ist der KVO-Frachtbrief. Die Haftung des Straßenbeförderers für Teilstrecken, die er mit der Eisenbahn ausführen läßt, kann nach § 33 c KVO auch außerhalb des Huckepack- und Behälterverkehrs dem Kraftfahrzeugfrachtrecht unterliegen. S. die Erläuterungen zu § 33 KVO, Anh. II nach § 452.

c) Bestrebungen zur Schaffung internationalen Einheitsrechts **Anm. 22**

Die Bestrebungen zur Vereinheitlichung des Rechts der kombinierten Transporte haben bisher nur im Bereich des öffentlichen Rechts zu einem Erfolg geführt, nämlich zu dem Abkommen über sichere Container, Amtsblatt des BM f. Verkehr, Heft 16 v. 31. 8. 1977. Dazu Herber, Hansa 1973, S. 7ff. sowie Franz und Hartwig, Hansa 1973, S. 345. Um die Schaffung eines internationalen Abkommens über den Containerverkehr haben sich bereits mehrere Institutionen erfolglos bemüht: 1956 das römische Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT); 1965 das Comité Maritim International (CMI); ferner die Europäische Wirtschaftskommission (ECE) und die Internationale Beratende Maritime Kommission (IMCO). ECE und IMCO haben auf der Weltcontainerkonferenz von 1972 einen gemeinsamen Entwurf eines internationalen Übereinkommens über die Haftung im internationalen kombinierten Verkehr (TCM) zur Unterzeichnung vorgelegt. Die Annahme dieses Entwurfes scheiterte jedoch am Widerspruch der Entwicklungsländer und der sozialistischen Staaten. Neuere Bemühungen der UNCTAD haben bisher zu keinen Erfolgen geführt. Zum neuesten Stand siehe Ganten, Hansa 1978, 648. Am ehesten erfolgversprechend scheint der Versuch der Internationalen Handelskammer in Paris (ICC) zu sein, die einheitliche Regeln für ein Dokument des Kombinierten Transports ausgearbeitet und empfohlen hat; siehe dazu unten Anm. 27. Zu den Rechtsvereinheitlichungsbestrebungen s. neben der oben vor Anm. 1 angegebenen Literatur insbesondere Herber, Hansa 1973, 7ff., ferner die Stellungnahme des Zentralamts für den internationalen Eisenbahnverkehr, IZ 1974, 126–140.

Der TCM-Entwurf sah u.a. die Schaffung eines übertragbaren, dem Konnossement vergleichbaren Dokuments für kombinierte Transporte vor. Für die Haftung des CTO waren zwei alternative Lösungen vorgeschlagen: Eine einheitliche Haftungsregelung, die alle Haftungsfälle beim kombinierten Transport umfassen sollte (Einheitssystem) und eine Regelung, nach der die Haftung des CTO aus den für die einzelnen Beförderungsabschnitte geltenden Normen zusammengesetzt sein sollte. Nur im Falle ungeklärten Schadensortes oder ungeklärter Schadensursache und bei Eigenhaftung des CTO sollte die Konvention eine besondere Haftungsregelung vorsehen. Dieses sog. „Network-System" ließe sich leichter in die zwingende Haftungsregelung der verschiedenen internationalen Abkommen mit ihren unterschiedlichen Mitglieder-

ständen einpassen. Es hätte daher bessere Durchsetzungschancen und liegt den als Ersatz für das gescheiterte Abkommen ausgestellten privaten Geschäftsbedingungen zugrunde, s. unten Anm. 24.

Anm. 23 **d) Typische Vertragsbedingungen für kombinierte Transporte**

Das Ineinandergreifen der verschiedenen Rechtsordnungen macht den kombinierten Transport zu einem Vorgang, dessen rechtliche Zusammenhänge vielleicht von einem großen Speditionsunternehmen noch überschaut werden können, der aber für normale Verlader ein reines Spiel des Zufalls ist. Nach dem Scheitern des TCM-Projekts übernehmen daher in zunehmendem Maße private Institutionen und Dokumente die Aufgabe, dem Verlader praktische und überschaubare Möglichkeiten der Haftung, Versicherung und Dokumentation anzubieten.

Anm. 24 **aa) Durchfrachtverkehr der Reedereien**

Seit langem stellen Reedereien Durchkonnossemente von unterschiedlicher Art aus. Soweit die Reeder im Dokument die Beförderungspflicht für die ganze Strecke einschließlich der Land- und Eisenbahnanschlußtransporte übernehmen, sind diese Durchkonnossemente in Wahrheit Dokumente des kombinierten Transports. Inwieweit es möglich ist, die Dokumentationswirkung von Konnossementen auf Landtransporte zu erstrecken – was auch die Anwendbarkeit der seerechtlichen Haftungsordnung auf Landtransporte mit sich bringen würde – ist in Einzelheiten seit langem umstritten, s. dazu eingehend Scheer a.a.O. Zur Übersicht Abraham, Seerecht, 4. Aufl. 1974, S. 211ff. mit Angaben zur neueren Literatur; Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht, 4. Aufl. 1978, Anh. I zu § 656.

Anm. 25 **bb) Kombinierter Großcontainer-Verkehr der europäischen Eisenbahnen**

Für den internationalen Bereich haben die europäischen Eisenbahnen die Abwicklung ihres Verkehrs mit Großcontainern einer gemeinsamen Organisation, der „Intercontainer", mit Sitz in Brüssel, übertragen. Diese übernimmt – im allgemeinen durch die entsprechenden nationalen Gesellschaften als Agenten – die Güter im Container oder stellt Container zur Beladung ab. Sie stellt dem Verlader ein besonderes Dokument, den Intercontainer-Übergabeschein aus. Aus den Geschäftsbedingungen von Intercontainer ergibt sich, daß sie die Rolle eines Beförderers übernehmen will. Intercontainer überträgt jedoch die Beförderung auf andere Beförderer weiter, und zwar in der Regel auf die beteiligten Eisenbahnen aufgrund der CIM/RiCo. Sie tritt dem Verlader ihre Ansprüche gegen die Eisenbahn oder andere Beförderer ab, ohne für deren Strecken eine Haftung zu übernehmen. Daneben wird nur eine begrenzte Haftung für Eigenverschulden vertraglich akzeptiert. Diese Lösung ist zumindest nach deutschen Recht bisher frei zulässig, während in Auslandsrechten, z.B. im französischen Recht im Hinblick auf die zwingende Spediteurhaftung u.U. Probleme entstehen können. Für den ganzen Container-Transport ab Übernahme durch Intercontainer gilt nach dieser Organisation des Transports im Regelfalle, also eventuell von Haus zu Haus, reines Eisenbahnfrachtrecht; insbesondere besteht durchweg die CIM/RiCO-Haftung, wenn der Container-Transport nur durch Eisenbahnen und ihre beauftragten Unternehmer erfolgt. Allerdings ist Intercontainer frei, andere Beförderer oder Transportmittel als die Eisenbahn einzusetzen. Es ist daher auch möglich, daß Intercontainer die Güter nur bis zu einem Container-Terminal auf der Grundlage des CIM-Frachtbriefs versendet, von dort jedoch die Beförderung einem selbständigen Kraftfahrzeugfrachtführer überträgt, wonach dann entweder CMR oder nationales Kraftfahrzeugfrachtrecht anzuwenden ist. Somit sichert die von den Eisen-

bahnen gewählte Konstruktion nicht die einheitliche Anwendung gleichen Rechts auf den gesamten Transport.

S. zum Intercontainer-Übergabeschein Anm. 2, 3, 4, 6, 13 zu § 426.

Für den reinen Binnenverkehr und für den deutschen Seehafen-Container-Verkehr hat die Deutsche Bundesbahn die Abwicklung des Großcontainer-Transports auf ihre Tochtergesellschaft Transfracht GmbH, Frankfurt, übertragen. Diese übernimmt die Container-Beförderung aufgrund des Transfracht-Übergabescheins und der Transfracht-Geschäftsbedingungen. Transfracht verpflichtet sich zur Beförderung als Landfrachtführer und beschäftigt die Deutsche Bundesbahn als Unterfrachtführer. Für die Beziehung zwischen Transfracht und Verlader wird nach den Geschäftsbedingungen die eisenbahnrechtliche Haftung nach EVO vereinbart. Die hierfür in § 18 Abs. 1 Transfracht-Geschäftsbedingungen vorgenommene Verweisung auf das Eisenbahnrecht ist zulässig, da § 2 Abs. 2 GüKG für diesen Fall nicht paßt. Der Transfracht-Übergabeschein wird ausdrücklich als Landfrachtbrief nach § 426 HGB bezeichnet – allerdings mit atypischem Inhalt, s. hierzu Anm. 2, 3, 4, 6, 13 zu § 426. Insgesamt läßt sich aus diesen Vertragsgestaltungen erkennen, daß die Container-Gesellschaften der europäischen Eisenbahnen zwar die Stellung eines CT-Operators übernehmen, aber eine Eigenhaftung für Beförderungsschäden, insbesondere bei ungeklärtem Schadensort, ablehnen. Nicht einmal eine durchgehende Haftung nach CIM/RiCo ist garantiert.

cc) Das FIATA Combined Transport B/L (FBL) **Anm. 26**

Für kombinierte Transporte, zunächst vor allem für den kombinierten See/Landverkehr hat der Internationale Spediteurverband FIATA ein besonderes Durchkonnossement geschaffen. Dieses ist kein Konnossement im Sinne der Haager Regeln oder auch des deutschen Seefrachtrechts, sondern ein von einem Spediteur ausgestelltes Dokument, durch das der Spediteur als Unternehmer im kombinierten Transport (CTO) die Beförderung und Haftung übernimmt. In der Ausgestaltung der auf diesem Dokument aufgedruckten Geschäftsbedingungen ähnelt es dem 1972 gescheiterten TCM-(network)System; siehe dazu oben Anm. 23. Die einzelnen Beförderer, darunter die Eisenbahn- und Kraftwagenbeförderer, von denen die Teile des kombinierten Transports ausgeführt werden, sind Vertragspartner des CTO (Spediteurs) und haften ihm nach Maßgabe der jeweils geltenden Rechtsnormen (Seerecht, Luftrecht, CIM, CMR, SMGS, nationale Rechtsordnungen). Der Spediteur selbst übernimmt als CTO eine begrenzte primäre Haftung für alle Schäden. Für Schadensfälle, die sich im Obhutsbereich eines bestimmten Beförderers ereignet haben, haftet der Spediteur dem Auftraggeber nach Maßgabe des für diesen Beförderer geltenden zwingenden Rechts. Für die unaufgeklärten Fälle verbleibt es bei der CTO-Haftung im Rahmen der Grenzen des FBL. Dieses Haftungssystem kann ergänzt werden durch eine vom Spediteur genommene Haftpflichtversicherung, welche die Haftung des Spediteurs gegenüber seinem Auftraggeber deckt, und, wenn nötig, die Ansprüche des Spediteurs gegen einzelne Beförderer im Regreßwege geltend macht. In einem Schadensfall haftet somit nach dem FBL-System praktisch zunächst der Transportversicherer; dieser wendet sich im Regreßweg an den Spediteur bzw. dessen Haftpflichtversicherer, dieser wiederum im Regreß gegen den einzelnen Beförderer oder dessen Haftpflichtversicherer. Alle entstehenden Rechtsunsicherheiten können somit aus der Sicht des Verladers durch die Transportversicherung ausgeschaltet werden. Dadurch wird jedoch nur eine Verlagerung des Schadensersatzprozesses in den Regreßbereich erreicht.

Zur wertpapierrechtlichen Qualifikation des FBL s. Anm. 10 zu § 444 HGB.

dd) CT-Dokument der Internationalen Handelskammer **Anm. 27**

Nach dem Scheitern der Container-Konferenz 1972 hat die Internationale Handelskammer in Paris (ICC) im Jahre 1973 den Versuch gemacht, einheitliche Regeln

für ein Dokument des kombinierten Transports (CT-Dokument) aufzustellen (Broschüre Nr. 273), Neufassung Dokument Nr. 298, Okt. 1975. Zur wertpapierrechtlichen Seite dieses Dokuments s. Anm. 10 zu § 444 HGB.

Die Haftungsregelung der von der ICC entworfenen, diesem Dokument zugrunde liegenden internationalen Geschäftsbedingungen ähnelt sehr stark der bereits für das FBL angegebenen und lehnt sich ebenfalls stark an den TCM-(network) Entwurf der IMCO/ECE an. In der Umschreibung der network-Haftung sind diese Bedingungen jedoch genauer und komplizierter als die des FBL. Auch die Grenzen der Haftung des Operators sind nicht voll mit denen des FBL identisch.

Anm. 28 **III. Internationales Privatrecht und internationales Einheitsrecht**

Das internationale Privatrecht (Kollisionsrecht) spielt für den deutschen Landfrachtverkehr keine bedeutende Rolle mehr, seitdem das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag zum internationalen Straßengüterverkehr (CMR) in Kraft getreten ist; siehe Anhang III nach § 452. Art. 1 Abs. 1 dieses Übereinkommens läßt dieses dann schon gelten, wenn beim grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr entweder der Ort der Übernahme des Guts oder der vorgesehene Ablieferungsort in einem Vertragsstaat liegt. Sowohl der einkommende wie der ausgehende Verkehr mit der Bundesrepublik Deutschland unterliegt damit der CMR; überdies auch jeder Transport, der in einem der anderen Vertragsstaaten beginnt oder endet (wenn z. B. ein deutscher Verlader Güter aus der Schweiz nach der DDR transportieren läßt).

Die CMR enthält materielles deutsches Privatrecht internationalen Ursprungs. Ihr Art. 1 Abs. 1 bindet die deutschen Gerichte als kollisionsrechtliche Norm und zwingt sie zur Anwendung der CMR in den von dieser vorgesehenen Fällen, auch wenn die mitberührten Staaten der CMR nicht angehören. Daß hiernach u. U. der selbe Frachtvertrag von einem deutschen oder einem ausländischen Gericht unter verschiedene Normen gestellt werden wird, ist zwar ein Nachteil dieser Lösung, muß aber angesichts der klaren Regelung des Art. 1 Abs. 1 CMR in Kauf genommen werden; siehe Anm. 1 zu Art. 1 CMR.

Die allgemeinen Kollisionsnormen des deutschen internationalen Privatrechts für Schuldverträge oder für Frachtverträge greifen somit im Landverkehr nur ein, wenn der Übernahme- und der Ablieferungsort weder in der Bundesrepublik Deutschland noch in einem anderen Vertragsstaat der CMR liegen; ferner dann, wenn die CMR eine Frage nicht oder nicht ausreichend präzise regelt und auch keine Regelung durch Interpretation oder Analogie zu entnehmen ist; Beispielsfall: Ausstellung einer unrichtigen Spediteur-Übernahmebescheinigung durch den CMR-Frachtführer; OLG Düsseldorf, VersR 1975, 232. Die ergänzende Anwendung nationalen Rechtes im Rahmen der CMR sollte jedoch soweit wie möglich vermieden werden; siehe eingehend Anm. 3f. zu Art. 1 CMR. Muß ein nicht der CMR unterliegender Fall von einem deutschen Gericht entschieden werden, so muß entsprechend der Rechtsprechung der deutschen Gerichte der Schwerpunkt des Vertrages (sog. „hypothetischer Parteiwille") gesucht werden; siehe grundsätzlich für das ergänzend zur CMR anzuwendende Recht: BGH vom 21. 12. 1973, VersR 1974, 325 (326) = NJW 1974, 412f. = MDR 1974, 470f. = LM Nr. 3 zu CMR = AWD 1974, 160f. = ETR 1975, 91ff. Fehlt es an genügenden Anhaltspunkten, so kann das Recht des Erfüllungsortes der geschuldeten Leistung maßgeblich sein; die Parteien können sich auch vor Gericht noch durch Einlassung auf deutsches Recht einigen; OLG Düsseldorf, VersR 1975, 232.

Die Rechtslage entspricht hinsichtlich der Ergänzung durch nationales Recht weitgehend der für den Speditionsvertrag bestehenden; siehe dazu Anm. 17 zu §§ 407–409; ferner BGH vom 12. 1. 1966, VersR 1966, 461 (462) (Jugoslawische „Flußschiffahrt"). Aus der jüngsten Rechtsprechung zum internationalen Privatrecht

siehe ferner BGH vom 3. 3. 1976, WM 1976, 511 (512f.) = JZ 1976, 607 = DB 1976, 1009; vom 9. 3. 1977, NJW 1977, 1586 = AWD 1977, 294f. (Handelsmakler); OLG Düsseldorf, VersR 1975, 232f.; zum Speditionsvertrag OLG München vom 30. 10. 1974, VersR 1975, 129. Zum Statut des internationalen Schuldvertrags und zum internationalen Klauselrecht siehe auch Landfermann, AWD 1977, 445; Staudinger/Firsching, Kommentar zum BGB, 10./11. Aufl. 1978, Anm. 279ff. und 550 vor Art. 12 EGBGB; Kegel, Internationales Privatrecht, 4. Aufl. 1977, 285ff.

Für den Bereich der Binnenschiffahrt enthalten die verwendeten Formulare für Frachtbriefe und Binnenkonnossemente in der internationalen Rheinschiffahrt regelmäßig eine Rechtswahlklausel für das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz (BSchG), teilweise auch für das deutsche Recht im ganzen. Dies gilt auch für die schweizerischen, französischen, niederländischen und belgischen Formulare. Das deutsche Binnenschiffahrtsrecht ist zur Gänze abdingbar, so daß die ausländischen Schiffahrtsunternehmen unter seiner Herrschaft ihre Formularverträge unbeschränkt zugrunde legen können. Ob eine solche Rechtswahl zur Umgehung zwingenden einheimischen Rechts durch ausländische Reedereien zulässig ist, kann in diesem Zusammenhang kaum von Bedeutung sein, da die Verweisung auf deutsches Recht nicht dem für deutsche Gerichte maßgeblichen deutschen ordre public widersprechen kann.

Besonders problematisch ist die Frage, welche Regelung anwendbar ist, wenn die geschuldete Beförderung mit einer anderen als der ursprünglich vorgesehenen Art von Beförderungsmittel – etwa durch Unterfrachtführer (vgl. § 432 HGB) – ausgeführt wird. Dies ist besonders wegen der unterschiedlichen Ausgestaltung der Haftung von Bedeutung; vgl. Anm. 37ff. zu § 429.

B. Begriff und Rechtsnatur des Frachtführers und des Frachtvertrags Anm. 29

I. Allgemeines

Nach der gesetzlichen Definition des § 425 ist Frachtführer, wer gewerbsmäßig die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Binnengewässern übernimmt, d. h. wer Frachtverträge abschließt. Der Frachtführerbegriff wird also mittelbar durch den Begriff des Land- oder Binnenschiffahrts-Frachtvertrages bestimmt.

Da durch § 451 HGB das Landfrachtrecht auch für Gelegenheitsfrachtführer gilt, sofern sie nur Kaufleute sind, enthält die Abgrenzung des Vertragstyps „Frachtvertrag" die eigentlichen Kriterien für die Anwendbarkeit der §§ 426ff. HGB.

Der Frachtführer ist stets Kaufmann kraft Gesetzes, auch ohne Eintragung in das Handelsregister (sogenannter „Mußkaufmann"), § 1 Abs. 2 Ziff. 5 HGB. Eine auf den Betrieb von Frachtgeschäften gerichtete Personengesellschaft ist somit zwingend OHG oder KG.

Die geführte Berufsbezeichnung des die Beförderung Übernehmenden ist für die Frage, ob er Frachtführer ist, ob also das Landfrachtrecht Anwendung findet, ebensowenig von Bedeutung, wie die Bezeichnung die dem Geschäft von den Parteien gegeben wird. Insbesondere ist der Möbelspediteur in aller Regel Frachtführer; siehe Anm. 4 zu §§ 407–409 und oben Anm. 12. Für den Berufsspediteur kann, wenn er Frachtgeschäfte abschließt, insoweit Frachtrecht gelten, insbesondere auch im Falle des Selbsteintritts und der Sammelladungsspedition; siehe die Anmerkungen zu §§ 412, 413 sowie unten Anm. 43.

II. Die am Frachtvertrag beteiligten Personen. Terminologie. Anm. 30

1. Der Frachtführer (Unternehmer)

Das Landfrachtrecht des HGB bezeichnet den Güterbeförderer als „Frachtführer". Diese Terminologie wurde in die deutsche Übersetzung der CMR aufgenommen

und gilt somit auch für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr. Sie ist auch BSchG verwendet. Allerdings sprechen die gebräuchlichen Verlade- und Transportbedingungen der Binnenschiffahrt regelmäßig von der „Reederei". Das innerdeutsche Spezialrecht des Güterkraftverkehrs bedient sich – im Zusammenhang mit der öffentlich-rechtlichen Regelung des Erlaubnisrechts im GüKG – des farblosen Ausdrucks „Unternehmer" (KVO, BefBMö, AGNB). Die ADSp sprechen stets nur vom „Spediteur", auch soweit er nicht als solcher, sondern als Frachtführer tätig wird. Die KVORb spricht nur von der „Reichsbahn". Damit ist heute die Deutsche Bundesbahn als Frachtführer im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen zu verstehen. Die terminologischen Unterschiede sind sachlich bedeutungslos. In allen Fällen handelt es sich um Frachtführer im Sinne der §§ 25 ff. HGB.

Die anderen Sparten des Frachtrechts haben eine eigene Terminologie. Im Seefrachtrecht heißt der Frachtführer „Verfrachter", im Luftfrachtrecht des WA, des LVG und der deutschen Fassung der IATA-Bedingungen wird nur der Terminus „Luftfrachtführer" benutzt. Dieser gilt jedoch, anders als im Landfrachtrecht, auch für die Tätigkeit als Personenbeförderer.

In internationalen Abkommen werden die Frachtführer (und Personenbeförderer) aller Sparten englisch als „carrier", französisch als „transporteur" bezeichnet; nur im Eisenbahnrecht ist stets von „railway" oder „chemin de fer" die Rede.

Anm. 31 **2. Der Absender**

„Absender" im Sinne des Landfrachtrechts ist der Vertragspartner des Frachtführers. Die Spezialregelungen schließen sich teilweise dieser Terminologie an (KVO, KVORb, CMR). Die BefBMö, die AGNB und die ADSp bezeichnen dagegen den Absender als „Auftraggeber". Auch das deutsche und internationale Eisenbahnrecht bezeichnet den Vertragspartner als Absender, ebenso das Luftfrachtrecht. Im Seerecht heißt der Absender „Befrachter"; bestimmte Funktionen werden aber vom sogenannten „Ablader" übernommen; siehe dazu z. B. §§ 563 ff., 642, 645 ff. HGB.

Wer Absender ist, ergibt sich im allgemeinen aus der Eintragung im Frachtbrief; doch kann die durch diese begründete Vermutung widerlegt werden; siehe z. B. zur KVO BGH v. 30. 1. 1964, VersR 1964, 479 (480). Die Ermittlung kann im Einzelfall sehr schwierig sein, wenn verdeckte Stellvertretung und komplizierte gesellschaftsrechtliche Kooperationsformen auf der Absenderseite vorliegen. Zur Ermittlung, wer Absender ist, muß auf die gesamten Umstände (z. B. Bestätigungsschreiben, Provisions- und Frachtzahlungen) abgestellt werden. Siehe hierzu BGH a. a. O. Ob derjenige, der den Frachtvertrag mit dem Frachtführer abgeschlossen hat, ein Eigeninteresse an Ware und Beförderung hat oder nur als Strohmann eines anderen handelt, hat auf seine Stellung als Absender keinen Einfluß; BGH vom 23. 6. 1955, WM 1955, 1324, (1325). Siehe ferner das Urteil des niederländischen Hoge Raad vom 13. 12. 1973, ETR 1974, 602 ff.; dazu Czapski, AWD 1974, 161 und Dorrestein, ETR 1974, 724.

Anm. 32 **3. Der Empfänger**

Als Empfänger wird in allen frachtrechtlichen Regelungen derjenige bezeichnet, an den das Frachtgut adressiert ist, an den also nach dem Frachtvertrag auszuliefern ist. Hierbei ist zunächst der ursprünglich bezeichnete Empfänger gemeint. Allerdings besteht in der Regel auch die Möglichkeit des Absender, durch nachträgliche Verfügung eine andere Person als den ursprünglich bezeichneten Empfänger zu benennen (siehe §§ 433 Abs. 1 HGB; § 27 Abs. 1 d KVO; § 27 Abs. 1 d KVORb; Art. 12 Abs. 1 CMR; § 5 Abs. 1 BefBMö; Art. 12 Abs. 1 WA; § 72 Abs. 1 d EVO; Art. 22 § 1 Abs. 3 c CIM. Spätestens nach der Auslieferung kann kein neuer Empfänger mehr

benannt werden. Wird eine solche vertragsändernde Verfügung getroffen, so wird die neu benannte Person Empfänger. Sie wird dann auch gesetzlich so bezeichnet. Siehe zur Rechtsstellung des Empfängers als Begünstigter aus einem Frachtvertrag zugunsten Dritter unten Anm. 53.

Schließlich kann im Falle der Ausstellung eines Ladescheins – wie er im Binnenschiffahrtsrecht noch üblich ist – der Empfänger auch durch die wertpapierrechtliche Legitimation bestimmt sein; vgl. Anm. 2 zu § 447 sowie die Anm. zu §§ 433–435.

Somit kann zusammenfassend festgehalten werden: Empfänger ist derjenige, an den nach dem jeweiligen Stand des Frachtvertrags das Frachtgut auszuliefern ist bzw. an den das Frachtgut berechtigterweise ausgeliefert worden ist.

III. Definition und Abgrenzung des Frachtvertrags

Anm. 33

1. Die einzelnen Merkmale der Definition des § 425 HGB

a) Beförderung

aa) Ortsveränderung

Zentrales Bestimmungselement des Frachtvertrags ist die „Beförderung". Darunter versteht man die Verbringung von Personen oder Sachen von einem Ort an einen anderen, also die Überwindung einer räumlichen Distanz. Hierbei braucht es sich nicht um die Verbringung von einem geographisch bezeichneten Ort an einen anders bezeichneten zu handeln; so schon ROHG 12, 196 (198) zu Art. 390 AHGB. Es genügt vielmehr auch die Ortsveränderung auf kürzester Distanz, z. B. für Transport von Möbeln von einem Zimmer in ein anderes. Beförderungstätigkeit ist somit auch das Verladen, der Gepäcktransport usw. Auch der Dienstmann befördert Güter, siehe jedoch unten Anm. 41.

bb) Beförderungserfolg als Leistungsgegenstand

Anm. 34

Mit dem Begriff „Beförderung" wird der gesamte Vorgang – eingeschlossen den Erfolg – bezeichnet. Ein Frachtvertrag liegt somit nur vor, wenn der Erfolg, also die Verbringung von Ort zu Ort, geschuldet wird. Damit erweist sich der Frachtvertrag als Sonderfall des Werkvertrags. Von ihm sind zu unterscheiden solche Verträge, bei denen der Unternehmer nicht den Erfolg der Tätigkeit, die Verbringung an einen anderen Ort schuldet, so z. B. der Mietvertrag über ein Beförderungsmittel, der Dienstvertrag für zu leistende Beförderungstätigkeit, der Lohnfuhrvertrag.

cc) Sonderfall: Abfallbeseitigung

Anm. 35

Zweifelhaft ist es heute, ob der Vertrag auf Beseitigung von Abfällen Frachtvertrag ist. In Anm. 3 zu § 425 der Vorauflage vertrat Ratz die Meinung, daß es hierbei an einem bestimmten Ort fehle, an den die Abfälle zu verbringen seien. Dies kann jedoch nach den heutigen Verhältnissen von Fall zu Fall verschieden sein. In aller Regel wird bei solchen Verträgen wohl nicht nur das Fortschaffen des Mülls, sondern das Verbringen an einen zulässigen Abladeplatz geschuldet. Wird also Altöl von dem betreffenden Beförderungsunternehmer in einen Flußlauf gepumpt, statt an die zulässige Altölsammelstelle gebracht zu werden, oder werden giftige Abfallstoffe nicht auf die vorgeschriebene Giftdeponie, sondern irgendwo sonst abgeladen, so ist die Hauptpflicht aus dem Frachtvertrag nicht erfüllt.

Die Abfallbeseitigung ist nach § 1 Ziff. 9 der Freistellungsverordnung zum GüKG (siehe Anm. 2 zu § 4 GüKG, Anh. I nach § 452) von der Anwendung des GüKG ausgenommen. Für diesen Bereich gilt daher weder die Tarifregelung über Entgelte, noch sind die Beförderungsbedingungen (KVO) zwingend anzuwenden. Wasch-

bergemassen aus Schachtanlagen fallen nicht unter § 1 Ziff. 9 Freistellungs-VO; BGH vom 6. 2. 1976, MDR 1976, 555 im Gegensatz zur Vorentscheidung des OLG Düsseldorf vom 27. 9. 1974, DB 1974, 2001. Siehe auch BGH vom 30. 11. 1973, LM GüKG Nr. 47 (Beförderung von Waschberge im Güternahverkehr als Transportgeschäft).

Zur öffentlich-rechtlichen Seite der Abfallbeförderung siehe die VO über das Einsammeln und Befördern von Abfällen (Abfallbeförderungsverordnung – AbfBefV) vom 29. 7. 1974, BGBl. 1975 I S. 1581; Abdruck bei Hein/Eichhoff u.a. GüKG Bd. I G 280.

Anm. 36 **dd) Beförderungsmittel**

Für die Frage, ob ein Frachtvertrag vorliegt, ist es gleichgültig, mit welchen Mitteln die Beförderung vorgenommen wird, ob z. B. mit Kraftfahrzeug, durch Tragen oder mit Pferdewagen, Schlitten oder gar durch Treiben von Vieh (ROHG 13, 133ff.). Das vereinbarte oder tatsächlich benutzte Beförderungsmittel ist aber für die Bestimmung des anzuwendenden Sonderrechts von entscheidender Bedeutung; siehe Anm. 3ff. Ferner kann die Beförderung mit einem anderen als dem vereinbarten Beförderungsmittel eine Vertragsverletzung darstellen.

Anm. 37 **ee) Beförderung als Hauptpflicht**

Die Beförderungspflicht muß die Hauptpflicht des betreffenden Vertrages sein. Verträge mit anderen Hauptmerkmalen, nach denen nur nebenbei Beförderungsleistungen zu erbringen sind, fallen nicht unter den Begriff des Frachtvertrags, so z. B. Lagerverträge, Kaufverträge mit Bringverpflichtung usw.; siehe im einzelnen unten Anm. 44ff.

Anm. 38 **b) Güter**

Der Beförderungsvertrag kann sich auf Personen oder auf Güter beziehen. Man unterscheidet daher zwei Untergruppen, die Personenbeförderungsverträge und die Frachtverträge. Es liegt auf der Hand, daß der strukturelle Unterschied vor allem darin liegt, daß bei der Personenbeförderung keine Herrschaft des Beförderers über den Beförderungsgegenstand und damit auch keine Obhutspflicht begründet wird; siehe zum Personenbeförderungsvertrag die Kommentierung zu § 460 HGB.

Der Begriff „Gut" oder „Güter" umfaßt alle körperlichen Gegenstände, die befördert werden können (RGZ 20, 47 (49f.)); hierzu können auch Container gehören; siehe Anm. 7 zu § 429.

Zu den Gütern gehören danach auch Sachen, die nicht Gegenstände des Handelsverkehrs (Waren) sind. Auch wertlose Sachen (z. B. Abfälle, Müll) können daher Güter sein.

Der „Güter"-Begriff des § 425 entspricht dem eisenbahnrechtlichen in § 453 HGB. Die EVO dagegen unterscheidet zwischen „Gütern", Reisegepäck, Leichen und Tieren, so daß der Begriff „Güter" dort einen eigenen Inhalt hat. Siehe die Kommentierung zu §§ 453 und 459 HGB. Welche Güter befördert werden, ist allerdings im Hinblick auf die anwendbaren Bestimmungen privatrechtlicher Art von Bedeutung. § 1 FreistellungsVO (s. oben Anm. 35 sowie Anm. 22 zu § 4 GüKG Anh. I nach § 452) nimmt die Transporte bestimmter dort aufgeführter Güter von der Anwendung des GüKG und damit den Tarifbestimmungen wie auch der KVO bzw. der BefBMö aus. In diesem Bereich gilt somit weitgehende Vertragsfreiheit.

Anm. 39 **c) Zu Lande oder auf Binnengewässern**

Dieser Teil der Definition unterscheidet den Landfrachtvertrag von anderen Frachtverträgen: Vom Seefrachtvertrag (geregelt in §§ 556–663 b HGB; siehe oben Anm. 6); vom Luftfrachtvertrag (siehe Anm. 7 und Anhang VII nach § 452).

Indessen ist die Abgrenzung des § 425 erst vollständig, wenn §§ 453–460 HGB und das Binnenschiffahrtsgesetz vollständig herangezogen werden. Ohne die Sonderregelung des 7. Abschnitts (§§ 453–460 HGB) und des speziellen Eisenbahnrechts (EVO, CIM, siehe Anhänge nach § 460 HGB) würde die Güterbeförderung durch die Eisenbahn, da sie zu Lande erfolgt, unter § 425 fallen. Die gesetzliche Sonderregelung macht jedoch klar, daß der Eisenbahnfrachtvertrag nicht dem Landfrachtrecht unterstehen soll. Für die Binnenschiffahrt ist die Rechtslage etwas anders. An sich fällt die Beförderung von Gütern mit Binnenschiffen unter § 425. Jedoch ist ein beträchtlicher Teil des Landfrachtrechts durch die speziellen Normen des (jüngeren) BSchG von 1895 (1898) verdrängt. Siehe im einzelnen Anm. 5.

Zum Luftfrachtvertrag siehe oben Anm. 7.

Auch in seinem definierten Anwendungsbereich ist das HGB-Landfrachtrecht durch Spezialnormen verdrängt. Siehe oben Anm. 1.

d) Übernahme der Beförderung **Anm. 40**

Dieses Definitionsmerkmal stellt klar, daß eine vertragliche Bindung zwischen den Parteien erforderlich ist und daß die Hauptpflicht des Frachtführers die Erbringung der Beförderungsleistung sein muß. Der Frachtvertrag unterscheidet sich damit vom Speditionsvertrag, weil durch diesen vom Spediteur nicht die Beförderungsleistung, sondern nur die Besorgung der Versendung durch Dritte geschuldet wird. Von anderen Verträgen, die ebenfalls Beförderungspflichten umfassen, ist der Frachtvertrag dadurch abzugrenzen, daß bei ihm gerade die den Vertragstypus bildende Hauptpflicht in der Beförderung besteht. Als Nebenpflichten anderstypischer Verträge kommen Beförderungspflichten sehr häufig vor (z. B. bei Abholung und Zuführung beim Lager- und Speditionsvertrag, Bringpflicht beim Kaufvertrag u. ä.).

Die Übernahme der Beförderungsverpflichtung durch einen Frachtführer bedeutet nicht, daß er die Beförderung selbst oder durch seinen Beförderungsbetrieb ausführen müßte. Vielmehr steht ihm – soweit der Frachtvertrag nichts anderes bestimmt – auch die Möglichkeit offen, die Beförderung durch einen Unterfrachtführer ausführen zu lassen; so schon ROHG 9, 89 (90). Dabei bleibt die Beförderungspflicht als eigene Schuld des Hauptfrachtführers unberührt. Für den Unterfrachtführer wird nach § 431 HGB gehaftet; siehe § 432 und die dortigen Anmerkungen. Unterfrachtverträge kommen gerade auch bei den modernsten Transporttechniken häufig vor. So läßt der Beförderungsunternehmer des gemischten Transports (CTO) regelmäßig die von ihm übernommenen Container durch Unterfrachtführer befördern, zu denen auch Eisenbahnen, Schiffahrtsunternehmer und Luftfrachtführer gehören können; siehe dazu oben Anm. 17 ff.

e) Gewerbsmäßigkeit **Anm. 41**

Frachtführer im Sinne des § 425 ist nur, wer gewerbsmäßig Land- oder Binnenschiffahrtsfrachtgeschäfte betreibt. Zum handelsrechtlichen Begriff des Gewerbes siehe Anm. 4–15 zu § 1 HGB. Für Kaufleute, die an sich ein anderes Gewerbe betreiben, gelten jedoch nach § 451 HGB die Vorschriften des Landfrachtrechts, soweit sie im Einzelfall Frachtgeschäfte abschließen (Gelegenheitsfrachtführer). Ob der „Dienstmann", wie etwa von Ratz in der Vorauflage Anm. 2 zu § 425 und von Schlegelberger/Geßler Anm. 5 zu § 425 behauptet, Landfrachtführer ist, muß davon abhängen, ob auf ihn auch die anderen Voraussetzungen des Frachtführerbegriffs zutreffen. Insbesondere ist zu bezweifeln, ob er selbständiger Gewerbetreibender ist. Für den bahnamtlich bestellten Gepäckträger trifft dies nicht zu. Dieser ist vielmehr Erfüllungsgehilfe der Eisenbahn, die auch die Haftung für ihn übernimmt; siehe § 35 EVO Anh. I nach § 460 HGB; Goltermann/Konow Anm. 1 zu § 35 EVO.

Anm. 42 **f) Übernahme der Obhut**

Zu den in § 425 aufgeführten Definitionsmerkmalen des Frachtvertrags kommt als weiteres die Übernahme der Obhut über das Frachtgut hinzu; so schon Rundnagel, Ehrenbergs Handbuch S. 113, 116. Insbesondere aus den frachtrechtlichen Haftungsbestimmungen (z. B. § 429 HGB) läßt sich erkennen, daß der Frachtführer Besitz und Verantwortung hinsichtlich des Frachtguts zu übernehmen hat. Die Übernahme der Obhutspflicht wird als Abgrenzungsmerkmal des Frachtvertrags vielfach in Literatur und Rechtsprechung verwendet, wenn bei Verträgen zweifelhafter Rechtsnatur die Einordnung als Frachtverträge zu begründen ist. So wird z. B. der Schleppvertrag nur dann als Frachtvertrag bezeichnet, wenn das Schleppschiff die Obhut über den Anhang übernimmt; siehe schon ROHG 23, 320ff.; Schlegelberger/Geßler, Anm. 12 zu § 425; Schaps/Abraham Anm. 24 vor § 556 HGB mit weiteren Hinweisen; zum Lohnfuhrvertrag siehe die Rechtsprechung des BGH, unten Anm. 45.

Die Übernahme der Obhut als Erfordernis des Frachtvertrags drückt sich auch in der Auffassung aus, der Frachtvertrag sei Realvertrag und komme – jedenfalls nach Eisenbahnrecht und KVO – erst mit der Annahme der Güter durch den Frachtführer zustande; siehe dazu unten Anm. 57. Wenn es auch rechtspolitisch fraglich erscheint, ob die Übernahme der Güter wirklich zu den Entstehungsvoraussetzungen des Frachtvertrags gehören sollte, so ist doch anzuerkennen, daß kein Frachtvertrag vorliegen kann, wenn die Übernahme der Obhut vertraglich überhaupt nicht vorgesehen ist, wenn also die tatsächliche Herrschaft über die Güter nicht auf den Frachtführer übergehen soll (Beispiel: Bestimmte Typen des Chartervertrags, Schleppvertrag). In solchen Fällen würde ein sehr großer Teil des Frachtrechts, der die Obhutsübernahme voraussetzt, (insbesondere die Regelung über Haftung, Ablieferung, Verfügungsrechte des Absenders, Pfandrecht), überhaupt nicht passen. Wird in solchen Fällen wohl der Beförderungserfolg geschuldet, soll aber die Obhut beim anderen Vertragspartner verbleiben, dann liegt ein Fall des Werkvertrags (§§ 631ff. BGB) vor, auf den u. U. einzelne Vorschriften des Frachtrechts analoge Anwendung finden können.

Sieht man die Übernahme der Obhut als zusätzliches, in § 425 HGB nicht aufgeführtes Definitionsmerkmal des Frachtvertrags an, so lassen sich manche Abgrenzungen, insbesondere im Bereich der Charter-, Schlepp- und Mietverträge leichter begründen. Siehe dazu unten Anm. 44ff.

Anm. 43 **2. Abgrenzung des Frachtvertrags von anderen Vertragstypen**

a) Speditionsvertrag

Der Speditionsvertrag unterscheidet sich vom Frachtvertrag dadurch, daß nicht die Beförderung selbst, sondern die „Besorgung der Beförderung" durch einen anderen geschuldet wird. Der Spediteur übernimmt also keine Beförderungspflicht. Im Falle des Selbsteintritts (§ 412 HGB), der Spedition zu festen Kosten und der Sammelladungsspedition (§ 413 HGB) ist jedoch im Verhältnis zwischen Spediteur und Versender Frachtrecht anwendbar. Wer vom Empfänger mit der Abholung von Gütern bei der Bahn über eine kurze Strecke beauftragt wird, ist Frachtführer und nicht Spediteur; OLG Düsseldorf DB 1973, 944. Siehe zu diesen Fragen eingehender Anm. 4 zu §§ 407–409; 3ff. zu § 412 sowie die Kommentierung zu § 413; Hinweise auf die seit 1972 veröffentlichte Rechtsprechung und Literatur siehe in Anm. 2 zu Art. 41 CMR, Anh. III nach § 452.

Für die KVO ist die Problematik durch die Novellierung des § 1 Abs. 5 KVO beseitigt worden. Danach findet die KVO auf Speditionsverträge nur Anwendung, soweit der Spediteur die Beförderung in eigenem konzessionierten LKW selbst

ausführt. Siehe dazu Anm. 9a zu § 1 KVO, Anh. II nach § 452. Für die CMR wird jedoch die Problematik in vollem Umfang weiter bestehen. Zur Neufassung der ADSp siehe Anm. 109 zu § 429.

b) Miete von Beförderungsmitteln **Anm. 44**

Die Miete von Beförderungsmitteln unterscheidet sich vom Frachtvertrag dadurch, daß der Vermieter nur das Beförderungsmittel zur Verfügung stellt, jedoch keine Beförderungspflicht übernimmt. In der Praxis spielen vor allem in der Seeschiffahrt, Binnenschiffahrt und Luftfahrt Mietcharterverträge eine erhebliche Rolle. Im Falle der sogenannten bare-boat-charter oder bare-hull-charter wird das Schiff bzw. die Maschine ohne Besatzung verchartert. In diesem Falle liegt ein reiner Mietvertrag vor. Vielfach werden jedoch die Dienste der Besatzung mit überlassen. Dann kann sowohl ein Frachtvertrag wie ein Mietvertrag vorliegen. Siehe dazu eingehend Schaps/Abraham Anm. 17 vor § 556 und 6f. zu § 410 HGB. Ist die Qualifikation als Frachtvertrag zu verneinen, so stellt diese Form der Zeitcharter einen gemischten Vertrag, zusammengesetzt aus Fahrzeugmiete und Arbeitnehmerüberlassungsvertrag dar. Solche Verträge sind auch im Bereich der Landbeförderung denkbar und kommen wohl, insbesondere bei der gewerblichen Vermietung von Kraftwagen und Baumaschinen, auch vor. Siehe zu einem Fall unentgeltlicher Überlassung eines Tiefladers mit Fahrer BGH vom 14. 7. 1970, VersR 1970, 934 (935); zu einem Fall der Vermietung einer Planierraupe mit Fahrer KG NJW 1965, 976f. Die entgeltliche Überlassung eines Raupenbaggers mit Fahrer wurde vom BGH im Urteil v. 22. 5. 1968, VersR 1968, 779ff. als Miete angesehen. Siehe ferner zur Vermietung von Kränen mit Personal BGH vom 15. 2. 1978, VersR 1978, 522 (523) und OLG Hamm, VersR 1978, 548.

Auch der Lohnfuhrvertrag (siehe unten Anm. 45) gehört zu dieser Gruppe von Verträgen. Sie unterfallen nicht dem Frachtrecht, wenn der „Verleiher" nicht die Beförderung selbst übernimmt, insbesondere wenn die Besatzung des Transportmittels in vollem Umfang dem Charterer unterstellt wird. In diesen Fällen haftet der Vermieter oder Verleiher nicht nach § 278 für Verschulden des gestellten Personals, sondern nur für seine sorgfältige Auswahl; BGH vom 14. 7. 1970, VersR 1970, 934 (935).

Die see- und luftrechtlichen Charterverträge sind jedoch meist Frachtverträge (Frachtcharter); dann nämlich, wenn der Vercharterer die Herrschaft über die Besatzung mindestens zum Teil behält und die Beförderungspflicht selbst übernimmt. In diesem Fall können Unterfrachtverträge oder andere Gestaltungen vorliegen. Die Haftung für mitgestelltes Personal richtet sich nach den betreffenden frachtrechtlichen Vorschriften. Siehe zur Typologie der Charterverträge, insbesondere zu den Schwierigkeiten der Abgrenzung Schaps/Abraham a.a.O.

Mietverträge über Kraftfahrzeuge unterliegen nicht den Vorschriften des GüKG über die Zulassungspflicht, die Kontingentierung und den Tarifzwang, selbst wenn die Voraussetzungen des Werksverkehrs nach § 48 GüKG nicht vollständig vorliegen; BayObLG vom 25. 10. 1966, BB 1967, 858.

c) Lohnfuhrvertrag, Dienstvertrag usw. **Anm. 45**

§ 25 AGNB (siehe Anhang V nach § 452) sieht für den Güternahverkehr den sogenannten Lohnfuhrvertrag vor. Danach hat der Unternehmer ein bemanntes Fahrzeug nach Weisung des Auftraggebers zu stellen. Dies entspricht etwa dem see- und luftrechtlichen Chartervertrag mit employment-Klausel, dessen Zuordnung zum

Typus Frachtvertrag wohl von der herrschenden Meinung angenommen wird (siehe oben Anm. 44).

Ähnlich ist auch der Rollfuhrvertrag der Eisenbahn zu beurteilen (siehe die Erläuterungen zu § 456 HGB). Der Begriff des Lohnfuhrvertrags ist rechtlich nicht eindeutig inhaltlich festgelegt; BGH vom 17. 1. 1975, VersR 1975, 369 (370) = DB 1975, 781 = MDR 1975, 469 = NJW 1975, 780 = ETR 1976, 760ff. Es handelt sich am ehesten um einen kombinierten Miet- und Dienstverschaffungsvertrag; zutreffend Cantrup/Willenberg/Hill, Der gewerbliche Güternahverkehr, 5. Aufl. 1977, S. 257. Allerdings übernimmt der Lohnfuhrunternehmer nach § 25 AGNB die volle frachtrechtliche Haftung; BGH v. 8. 12. 1965, LM Nr. 1 zu AGNB = VersR 1966, 180 (181); LG Hamburg, VersR 1977, 1052. Diese Haftung ist nur durch eine Mitverursachungsklausel eingeschränkt; siehe dazu eingehend BGH, a.a.O. Diese Regelung spricht für einen zumindest teilweise frachtrechtlichen Charakter des Lohnfuhrvertrags. Man wird daher wohl davon ausgehen müssen, daß der Lohnfuhrunternehmer die Obhut, vielleicht auch die Beförderungspflicht übernimmt, aber nicht für den Beförderungserfolg einzustehen hat. Der BGH, U. v. 3. 6. 1964, VersR 1964, 967 (968f.) und U. v. 12. 6. 1964, VersR 1964, 970 (972) sieht einen entscheidenden Unterschied zwischen Lohnfuhrvertrag und Frachtvertrag in der Obhutsübernahme und darin, daß der Auftraggeber beim Lohnfuhrvertrag frei über den Laderaum verfügen könne. Liegt, wie oben ausgeführt, jedoch auch beim Lohnfuhrvertrag eine Übernahme der Obhut vor, so kann dieser nur als ein gemischter Vertrag betrachtet werden, in dem Mietvertrag und Arbeitnehmerüberlassung mit frachtrechtlichen Elementen verbunden sind. Unabhängig von der Rechtsnatur des Lohnfuhrvertrags hat der Lohnfuhrunternehmer für Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen nach § 278 einzustehen: BGH vom 17. 1. 1975, VersR 1975, 369f. = NJW 1975, 780f. = DB 1975, 781ff.; dazu die zweite Revisionsentscheidung vom 22. 4. 1977, VersR 1977, 662ff. = MDR 1977, 911. Soweit die AGNB gelten, tritt an die Stelle des § 278 BGB § 19 AGNB; zweifelnd Voigt, VP 1974, 34f.

Lohnfuhrverträge werden auch zwischen der Bundesbahn und Güterfernverkehrsunternehmen abgeschlossen, soweit die Bahn als Straßenfrachtführer tätig wird und sich der Unternehmer als Erfüllungsgehilfen bedient. Siehe dazu § 47 GüKG, Anh. I nach § 452; sowie BGH vom 28. 3. 1957, VersR 1957, 388 (zur Verteilung des Beschlagnahmerisikos bei Transporten durch die DDR).

Anm. 46 **d) Schleppvertrag**

Im Binnenschiffahrtsrecht spielt der Schleppvertrag eine erhebliche Rolle. Durch diesen Vertrag verpflichtet sich der Unternehmer, ein Schleppschiff mit Hilfe eines Schleppers auf dem Wasser zu bewegen. Dabei kommt es nicht darauf an, ob das Schleppschiff mittels einer Trosse gezogen oder aber – wie in der modernen Schubschiffahrt – geschoben wird. Der Schleppvertrag kann, je nach seinem Inhalt, Frachtvertrag, Schiffsmiete, evtl. gekoppelt mit einer Arbeitnehmerüberlassung, aber auch bloßer Werkvertrag sein. Siehe dazu Schaps/Abraham II Anm. 23–27 vor § 556 HGB.

Auch im Straßenverkehr kommen Schleppverträge vor, z. B. beim Abschleppen beschädigter Fahrzeuge oder beim Mitbefördern von Anhängern. Auch wird regelmäßig dann ein Frachtvertrag vorliegen, wenn der Schleppende die Verbringung an einen bestimmten Ort verspricht und die Obhut über das geschleppte Fahrzeug voll übernimmt. Wird dagegen das abgeschleppte Fahrzeug vom eigenen Fahrer gelenkt, so dürfte ein bloßer Werkvertrag ohne Übernahme einer Obhutspflicht bestehen. Allerdings kann auch in solchen Fällen eine Obhutsübernahme vorliegen, wenn nämlich der Fahrer als Erfüllungsgehilfe des Abschleppenden tätig werden soll. Ob frachtrechtliche

oder werkvertragliche Normen auf den betreffenden Werkvertrag Anwendung finden, kann daher nur von Fall zu Fall durch Ermittlung des Vertragsinhalts unter Heranziehung der Umstände entschieden werden.

e) Lagerverträge Anm. 47

Der Lagerhalter übernimmt durch den Lagervertrag grundsätzlich keine Transportverpflichtungen. Jedoch kann zu seinen Nebenverpflichtungen auch das Abholen oder Zubringen gelagerter Güter gehören. Auf diese Nebenpflichten findet nicht Frachtrecht, sondern Lagervertragsrecht und allgemeines Schuldrecht Anwendung. Anders ist die Lage aber, wenn die Transportverpflichtung nach Beendigung des Lagervertrags übernommen wird (RG HRR 1929, Nr. 1673) oder wenn sie ein so erhebliches Gewicht hat, daß sie nicht mehr als Nebenpflicht betrachtet werden kann. Dies gilt in jedem Fall bei Transporten in der Güterfernverkehrszone, wohl aber auch bei größeren Strecken im Güternahverkehr. Auch Anlieferungsfahrten vom Lager an einzelne Abnehmer des Einlagerers sind wohl als Frachtgeschäfte zu betrachten.

f) Unentgeltliche Verträge; Beförderung als Nebenpflicht Anm. 48

Der Frachtvertrag setzt – als Sonderform des Werkvertrags – Entgeltlichkeit voraus. Fehlt es an der Vereinbarung des Entgelts und greifen aus fallbedingten Gründen auch die §§ 632 Abs. 1 BGB, 354 HGB nicht ein, so liegt ein Auftrag, eventuell auch Leihe vor; siehe den Fall BGH vom 14. 7. 1970, VersR 1970, 934ff. (Zurverfügungstellen eines Tiefladers mit Fahrer). Vielfach werden jedoch Beförderungsleistungen als Nebenpflichten aus anderstypischen Verträgen übernommen; z.B. bei der Erfüllung der Bringschuld beim Kaufvertrag; zum Versendungskauf siehe Schultz, JZ 1975, 240. In diesen Fällen liegt keine unentgeltliche Beförderung vor. Eine vorsichtige analoge Anwendung frachtrechtlicher Bestimmungen zur Lösung von Interessenkonflikten kann in Betracht kommen. Siehe auch unten Anm. 49.

Für die Beförderung im Werksfernverkehr eines Textilveredelungsbetriebs (und Transport zum Kunden) gelten die Bestimmungen des zwischen ihm und dem Kunden abgeschlossenen Vertrages, einschließlich der vereinbarten „Einheitsbedingungen für Textil-Lohnveredelungsaufträge"; die zwingende Wirkung des § 26 GüKG tritt nicht ein; BGH vom 10. 11. 1972, VersR 1973, 73f., siehe Anm. 4 zu § 26 GüKG.

g) Kaufverträge als Umgehungsgeschäfte im Hinblick auf das zwingende Tarifrecht Anm. 49

Ein Rahmenvertrag, durch den ein Baustoffgroßhändler einen (oder mehrere) Zwischenhändler in seine Rechtsbeziehungen zu Vorlieferanten (Kiesgrubenunternehmern usw.) einschaltet, hat frachtrechtlichen Charakter, wenn der ausschließliche wirtschaftliche Zweck der Heranziehung der Zwischenhändler in deren Beförderungspflicht besteht. Die Bezeichnung der Geschäfte als Kaufgeschäfte ist in diesem Falle ein nach § 5 GüKG unbeachtlicher Scheintatbestand. Es handelt sich bei diesen Geschäften in Wahrheit um Frachtverträge: BGH vom 29. 3. 1974, Betrieb 1974, 1224. = LM GüKG Nr. 48. Neben den Tarifvorschriften sind daher in solchen Fällen auch die zwingenden Haftungsbestimmungen anwendbar, z. B. im Güterfernverkehrsbereich die Haftungsnormen der KVO. Dagegen unterliegt ein Vertrag, durch den sich ein Beförderungsunternehmer verpflichtet, Grubenabfälle (Waschberge) abzutransportieren und selbst weiter zu verkaufen, nicht dem GüKG; BGH vom 30. 11. 1973, LM GüKG Nr. 47. Im einzelnen kann die Abgrenzung, wie auch in der zitierten Entscheidung erhebliche Schwierigkeiten bereiten.

Anm. 50 **h) Gepäcktransport bei Personenbeförderung**

Die Gepäckbeförderung im Rahmen des Personenbeförderungsvertrages erfolgt aufgrund einer besonderen Vertragsabrede über die Gepäckbeförderung. Sie begründet frachtvertragliche Rechtsbeziehungen zwischen Reisenden und Personenbeförderungsunternehmen. Siehe hierzu im einzelnen zum Eisenbahnrecht Finger, Anm. 2 zu § 25 EVO; Goltermann/Konow Anm. 2 zu § 25 EVO Weihrauch/Heinze Anm. 1 zu § 25 EVO. Auf die Gepäckbeförderung im Straßenverkehr, insbesondere bei Omnibusreisen, wird, soweit es sich um aufgegebenes Gepäck handelt, grundsätzlich Landfrachtrecht, also §§ 425ff. HGB Anwendung zu finden haben. Dabei kommt es nicht darauf an, ob die Abrede über die Gepäckbeförderung einen besonderen Vertrag darstellt oder ob die frachtrechtlichen Verpflichtungen nur Nebenpflichten im Rahmen des Personenbeförderungsvertrages darstellen. Allgemeine Geschäftsbedingungen oder besondere vertragliche Abreden gehen der Anwendung des Landfrachtrechts vor.

Anm. 51 **3. Die Rechtsnatur des Frachtvertrags**

a) Werkvertrag

Aus dem oben Anm. 30 Gesagten ergibt sich, daß der Frachtvertrag ein besonderer Untertyp des Werkvertrags (§§ 631ff. BGB) ist. Die Ortsveränderung ist der geschuldete Erfolg; unstreitig: st. Rspr. des ROHG (ROHG 20, 340 (342) und des RG (RGZ 15, 74 (76); 25, 108 (112)); Schlegelberger/Geßler Anm. 8 zu § 425; Baumbach/Duden Anm. 2 A zu § 425; Heymann/Kötter Anm. 2 zu § 425 HGB. Damit kann der Frachtvertrag gegenüber Dienst-, Dienstverschaffungs-, Miet- und Frachtverträgen abgegrenzt werden.

Anm. 52 **b) Geschäftsbesorgungsvertrag**

Zugleich fällt der Frachtvertrag jedoch in die Sondergruppe der auf eine Geschäftsbesorgung gerichteten Werkverträge (§ 675 BGB). Die Beförderung fremder Güter fällt stets unter den Begriff der Geschäftsführung für andere; § 675 BGB erfaßt unstreitig nicht nur die Besorgung von Rechtsgeschäften sondern auch von tatsächlichen Geschäften.

Anm. 53 **c) Vertrag zugunsten Dritter**

Schließlich ist der Frachtvertrag nach herrschender Meinung in gewisser Hinsicht auch ein echter Vertrag zugunsten eines Dritten (§§ 328ff. BGB), soweit er dem Empfänger eigene Rechte gegenüber dem Frachtführer gewährt (im Landfrachtrecht des HGB §§ 433 Abs. 2, 434, 435, 436; Hinweise auf die Spezialregelungen der einzelnen Sparten des Frachtrechts siehe in der Kommentierung dieser Vorschriften). Siehe zum Charakter des Frachtvertrags als Vertrag zugunsten Dritter Baumbach/Duden Anm. 2 B zu § 425 HGB; Heymann/Kötter Anm. 1 zu § 435 HGB; Soergel/Schmidt Anm. 13 zu § 328 BGB; zum Kfz-Frachtvertrag Heuer, Die Haftung des Frachtführers nach der CMR, 1975, S. 45; Guelde/Willenberg Anm. 5–8 zu § 3 KVO; RG JW 1900, 314; BGH v. 10. 4. 1974, NJW 1974, 1614ff. = VersR 1974, 796 = MDR 1974, 733f. = LM, CMR Nr. 4 (Anwendung von § 333 BGB). Zum Seerecht siehe Schaps/Abraham, Anm. 14 vor § 556 HGB; zum Luftfrachtvertrag OLG Frankfurt, DB 1977, 1503; a.A. Hans Götz, Der Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag, Münchner Dissertation, 1941.

Die Eigenart als Vertrag zugunsten Dritter ist kein Strukturmerkmal des Frachtvertrages, da der Absender die Sendung an sich selbst adressieren kann, da außerdem

die betreffenden Bestimmungen des Frachtrechts überwiegend nicht zwingend sind und daher im Frachtvertrag zwischen Absender und Frachtführer abbedungen werden können. Im übrigen beschränkt sich die Einbeziehung des Empfängers in den Frachtvertrag nicht auf die Begründung von Rechtspositionen zu seinen Gunsten; vielmehr werden ihm vom Gesetz auch Pflichten (insbesondere die Frachtzahlungspflicht, § 436 HGB und verwandte Vorschriften in Spezialregelungen) auferlegt. Es muß bezweifelt werden, ob die Rechtsstellung des Empfängers sich überhaupt in die üblichen Typen der BGB-Dogmatik widerspruchslos eingliedern läßt. Die Frage, ob der Frachtvertrag wirklich ein echter Vertrag zugunsten Dritter ist, hat vor allem theoretische Bedeutung. Vertrag zugunsten Dritter ist der Frachtvertrag jedenfalls nur in dem Umfang, in dem das Frachtrecht dem Empfänger Rechte zuweist; darüber hinaus kann der Empfänger nur Berechtigter sein, wenn eine besondere vertragliche Gestaltung ihm solche Rechte zuweist. Im Regelfall hat somit der Empfänger zunächst keinen Anspruch auf Erbringung der Beförderungsleistung; Auslieferungs-, Weisungs- und Schadensersatzrechte stehen ihm nur in dem Stadium zu, in dem ihm diese durch das betreffende Frachtrecht zugewiesen werden. Bis dahin kann man bestenfalls mit Rundnagel S. 141 von einer entziehbaren Anwartschaft des Empfängers sprechen. Im Rahmen der frachtrechtlichen Spezialbestimmungen können jedoch einzelne Normen der §§ 328 ff. BGB zur dogmatischen Untermauerung und Ergänzung frachtrechtlicher Regelungen von Bedeutung sein, so z. B. § 333 BGB im Rahmen der §§ 433 Abs. 2, 435 HGB, siehe 27 zu § 433; 15 zu 435; ebenso § 334 BGB im Rahmen des § 435 HGB, siehe 7 zu § 435.

Durch die vielfältigen Pflichten des Frachtführers erlangt der Frachtvertrag den Rechtscharakter eines gemischten Vertrages. Denn neben der Beförderung müssen die Ablieferungspflicht, die Obhutspflicht und die Pflicht zur Befolgung von Verfügungen als synallagmatisch mit der Frachtzahlung verknüpfte Hauptpflichten angesehen werden; siehe dazu unten Anm. 69. Ihm gegenüber wiegt freilich die Beförderungspflicht als kennzeichnende Hauptpflicht schwerer.

4. Besondere Formen des Frachtvertrags — Anm. 54

a) Unterfrachtvertrag, Zwischenfrachtvertrag, Teilfrachtvertrag

Der Frachtführer kann zur Ausführung seiner Beförderungspflicht andere selbständige Frachtführer heranziehen. In diesem Falle spricht man vom **Unterfrachtvertrag**; der vom Hauptfrachtführer eingesetzte **Unterfrachtführer** ist dessen Erfüllungsgehilfe; s. im einzelnen Anm. 3 zu § 432.

Überträgt dagegen der Frachtführer eine von ihm nicht selbst geschuldete Beförderungsleistung an einen anderen Frachtführer, so wird dieser Vertrag als **„Zwischenfrachtvertrag"**, der eingesetzte als **„Zwischenfrachtführer"** bezeichnet. S. im einzelnen, auch zu den Begriffen **„Teilfrachtführer"** und **„Samtfrachtführer"** Anm. 4–6 zu § 432.

Die Haftungs- und Ausgleichsverhältnisse beim Unterfrachtvertrag sind – jedenfalls teilweise – in § 432 BGB geregelt; s. zur Problematik des Unterfrachtvertrags daher die dortige Kommentierung.

b) Dauerfrachtverträge und Rahmenverträge — Anm. 55

Aufgrund der schuldrechtlichen Vertragsfreiheit können die Parteien grundsätzlich auch Dauerfrachtverträge oder Rahmenverträge abschließen. Ein Dauerfrachtvertrag liegt vor, wenn dem Vertragspartner für eine gewisse Dauer frachtvertragliche Leistungen versprochen werden, die von diesem noch im einzelnen bestimmt werden

können. Ein frachtrechtlicher Rahmenvertrag ist ein Vertrag zwischen Beförderer und Kunden, durch den gewisse Bedingungen zukünftig abzuschließender Frachtverträge im voraus generell festgelegt werden, z. B. die Anwendbarkeit einer bestimmten Rechtsordnung, s. BGH vom 30. 4. 1959, VersR 1959, 502 (503). Auch Ausschließlichkeitsrechte und Abschlußpflichten können im Rahmenvertrag vorgesehen werden. Nicht als Rahmenvertrag bezeichnet, aber inhaltlich entsprechend umschrieben ist das dem BGH-Urteil vom 11. 1. 1974, VersR 1974, 587f. zugrunde liegende, auf laufende Kiestransporte gerichtete Rechtsverhältnis. S. zu einem Rahmenvertrag, durch den ein Baustoffgroßhändler kleine Zwischenhändler mit der alleinigen Aufgabe der Beförderung von Baustoffen einschaltet und damit den Tarifzwang nach § 5 GüKG umgeht, BGH vom 29. 3. 1974, DB 1974, 1224. Die durch diesen Rahmenvertrag zusammengefaßten Einzelgeschäfte sind Frachtverträge, auch wenn sie als Kaufverträge bezeichnet werden.

Trotz ihrer grundsätzlichen Zulässigkeit können Dauer- oder Rahmenverträge leicht in Konflikt mit zwingendem Recht kommen, insbesondere mit Tarif- und zwingendem Haftungsrecht. Die Frage ist von Konow, DB 1970, 2111 und 1974, 565 (567) untersucht worden. Konows Auffassung, daß in Rahmenverträgen beliebig von den frachtrechtlichen Haftungsnormen abgewichen werden könne, ist allerdings in dieser Allgemeinheit unzutreffend. Für den Bereich der KVO und der BefBMö ist durch § 26 GüKG das Gegenteil geklärt. Die Haftungsregelung ist einseitig zwingend und kann nicht zugunsten des Beförderers abbedungen werden. Für den grenzüberschreitenden Kraftverkehr ist die CMR-Regelung gem. Art. 41 CMR für beide Parteien zwingend (mit Ausnahme der Art. 40, 37, 38). Im innerdeutschen Güternahverkehr sind bis heute keine zwingenden Beförderungsbedingungen vorhanden. Daher sind hier die Haftungsregelungen für die Parteien disponibel. Im Eisenbahnrecht und im Luftfrachtrecht sind die Haftungsbestimmungen ebenfalls zwingendes Recht; siehe oben Anm. 4, 7.

Rahmen- oder Dauerverträge, die sich an diese Regeln nicht halten, sind insoweit nichtig. Inwieweit Teilnichtigkeit oder Vollnichtigkeit eintritt, richtet sich nach den betreffenden Spezialnormen der Nichtigkeitsregelung (z.B. Art. 41 Abs. 1 S. 2 CMR: nur Teilnichtigkeit); soweit solche fehlen, nach § 139 BGB.

Rahmenverträge dürfen die Beförderungsentgelte nicht in tarifwidriger Weise festsetzen. Werden dennoch im Güterfernverkehr solche tarifwidrigen Abreden getroffen, so müßten die Rahmenverträge an sich nach § 22 Abs. 3 GüKG wirksam sein, so daß der Partner des Vertrags auf Dauer die tariflichen Entgelte schulden würde. Mit Balfanz/von Tegelen Anm. 7 zu § 22 GüKG ist jedoch davon auszugehen, daß der Sinn des § 22 Abs. 3 GüKG nicht darin besteht, dem Güterfernverkehrsunternehmer die Möglichkeit zu geben, mit seinem Kunden durch tarifwidrige Dauerverträge ins Geschäft zu kommen und dann doch laufend das Tarifentgelt zu berechnen. Vielmehr müssen hier die allgemeinen bürgerlich-rechtlichen Regeln über Nichtigkeit und Teilnichtigkeit angewendet werden; BGH vom 23. 4. 1969, VersR 1969, 790 (791) = LM § 139 BGB Nr. 42 = MDR 1969, 731f.; Konow, DB 1970, 2109 (2111). Eine Berufung auf Rechtsmißbrauch, die grundsätzlich von der Wirksamkeit des tarifwidrigen Rahmenvertrags ausginge und es dem Auftraggeber gestatten würde, die Zahlung des vollen Tarifentgelts zu verweigern, kann wegen der zwingenden Wirkung des § 22 GüKG nicht in Betracht gezogen werden; siehe dazu Anm. 1 zu § 22 GüKG, Anh. I nach § 452.

Rahmenverträge können im internationalen Bereich auch geschlossen werden, um die internationale Zuständigkeit festzulegen; Art. 31 Abs. 1 CMR. Siehe zu einem derartigen Vertrag OLG Düsseldorf vom 18. 11. 1971, VersR 1973, 177. Siehe jedoch auch die Anm. 4 zu Art. 31 CMR, Anh. III nach § 452.

C. Abschluß und Beendigung des Frachtvertrages Anm. 56

I. Abschluß

1. Abschlußfreiheit und Abschlußzwang, Nichtigkeit

Grundsätzlich besteht im Landfrachtrecht Abschlußfreiheit. Für den Bezirksgüterfernverkehr im Linienbetrieb ordnet jedoch § 13 a Abs. 2 GüKG, für den Güterliniennahverkehr § 90 Abs. 1 S. 3 GüKG eine Beförderungspflicht an. Diese Bestimmungen sind Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB, so daß der Unternehmer bei unberechtigter Verweigerung des Vertragsabschlusses für den Vermögensschaden als Folge dieser Verweigerung zu haften hat; Balfanz/v. Tegelen 4 zu § 90 GüKG. Der Verstoß gegen die Beförderungspflicht könnte auch nach dem Grundsatz des Verschuldens bei Vertragsschluß zur Haftung führen, wobei für Gehilfenverschulden nach § 278 BGB ohne Entlastungsmöglichkeit zu haften wäre.

2. Frachtvertrag als formfreier Konsensualvertrag Anm. 57

Wie bei jedem Vertragsschluß ist die Willensübereinstimmung der Vertragspartner – also des Absenders und des Beförderers (Frachtführers) – erforderlich. In einzelnen Sparten des Frachtrechts wird der Frachtvertrag jedoch als formbedürftiger Realvertrag angesehen. Nach §§ 15 Abs. 1 S. 1 KVO, 15 Abs. 1 S. 1 KVORb sowie § 61 Abs. 1 S. 1 EVO und Art. 8 § 1 S. 1 CIM ist der Frachtvertrag abgeschlossen, wenn der Frachtführer bzw. die Eisenbahn das Frachtgut und den vom Absender ausgestellten Frachtbrief angenommen hat. Aus diesen Bestimmungen wird ganz überwiegend gefolgert, daß der Frachtvertrag in diesen Sparten ein Realvertrag sei, der die Übergabe des Guts zur Entstehungsvoraussetzung habe; siehe Anm. 7–11 zu § 15 KVO, Anhang II nach § 452. In der Literatur zum KVO – und Eisenbahnfrachtrecht herrscht ferner die Auffassung vor, die Frachtverträge dieser Sparten seien Formalverträge, zu deren gültigem Abschluß die Annahme des vom Absender ausgestellten Frachtbriefs durch den Frachtführer bzw. die Eisenbahn erforderlich sei. Die Rechtsprechung lehnt diese Lehre überwiegend ab; siehe Anm. 3–6 zu § 15 KVO.

Die Auffassungen vom Real- und Formalvertragscharakter der KVO- und Eisenbahnfrachtverträge haben keine Grundlagen in der Rechtsnatur des Frachtgeschäfts an sich. Zur Formalvertragstheorie insoweit zutreffend Weirauch/Heinze Vorbem. 3 vor § 53 EVO. Vielmehr genügt bei Frachtgeschäften, wie sich aus den Regelungen der anderen Sparten ergibt, ohne weiteres auch der Abschluß ohne Übergabe des Gutes (Konsensualvertrag) und selbst, wo ein Frachtbrief vorgesehen ist, auch ohne dessen Ausstellung und Annahme. Siehe dazu die eindeutigen Regelungen in Art. 4 S. 2 CMR; § 2 Abs. 7 BefBMö; Art. 5 Abs. 2 WA.

Daher sollte, soweit irgendwie möglich, schon im Interesse einer möglichst einheitlichen Behandlung des gesamten Frachtrechts aller Sparten, auch ein ohne Übergabe von Gut und Frachtbrief an den Frachtführer formlos abgeschlossener Vertrag als gültiger Frachtvertrag der betreffenden Sparte anerkannt werden. Allerdings kann bei KVO- und Eisenbahnfrachtverträgen wegen der derzeitigen gesetzlichen Regelung auf die Annahme des Frachtguts als Voraussetzung des Vertragsschlusses nicht verzichtet werden (siehe Anm. 10 zu § 15 KVO). Dagegen ist die Ausstellung und Übergabe eines Frachtbriefs auch im Bereich der KVO und der Eisenbahnbeförderung nicht Voraussetzung des Vertragsabschlusses.

Auch der Abschluß des Vertrages durch einen Spediteur als Frachtführer unter Zugrundelegung der ADSp unterwirft den Vertrag nicht einer gewillkürten Schriftform, da § 6 ADSp nach richtiger Auslegung keine Formvorschrift ist. Siehe Anm. 1 zu § 6 ADSp, Anh. I nach § 415.

Anm. 58 **3. Schweigen als Abschlußerklärung**

Als besonderer Entstehungstatbestand des Frachtvertrags kommt das Schweigen des Frachtführers auf ein Angebot des Absenders nach § 362 Abs. 1 in Betracht. Die Beförderung von Gütern für andere ist stets Geschäftsbesorgung; der Beruf des gewerbsmäßigen Frachtführers (KVO-Unternehmer, Güternahverkehrsunternehmer, Spediteur, Möbel„spediteur") bringt solche Beförderungen fremder Güter mit sich. Eine Geschäftsverbindung des § 362 Abs. 1 S. 1 HGB kann schon durch wenige, ja ein einziges Geschäft begründet werden (siehe hierzu die Anmerkungen zu § 362). Zudem liegt, wenn der Frachtführer Werbung betreibt, sehr häufig ein öffentliches Erbieten zur Vornahme von Transporten i.S. § 362 Abs. 1 S. 2 vor. Daher dürfte in den meisten Fällen der Frachtvertrag auch beim Schweigen des Frachtführers auf einen ausreichend bestimmten Antrag des Absenders zustande kommen. Fehlt es an einer Geschäftsverbindung oder an einem Sich-Erbieten, so kommt immer noch ein Vertragsschluß durch Schweigen auf ein Bestätigungsschreiben des Absenders in Betracht; siehe dazu Anm. 101 ff. zu § 346.

Der Abschluß eines Frachtvertrages kann durch konkludentes Handeln erfolgen; so etwa bei Zusendung von Gut und Frachtbrief durch den Empfänger, wenn der Frachtführer die Beförderung in die Wege leitet oder sonst zu erkennen gibt, daß er sie ausführen will. Liegen die Voraussetzungen des § 151 BGB vor, so bedarf es zum Abschluß des Vertrags keiner Kenntnisnahme des Absenders vom konkludenten Verhalten des Frachtführers.

Anm. 59 **4. Nichtigkeit**

Wie jeder andere Vertrag kann der Frachtvertrag nichtig sein, insbesondere aufgrund der §§ 134, 138 BGB. Eine Nichtigkeit nach § 134 BGB liegt z. B. vor, wenn der Vertrag zu Zwecken der Zollhinterziehung unter Verstoß gegen das Abgabenrecht abgeschlossen wird (Schmuggeltransport) und alle Parteien sich des Gesetzesverstoßes bewußt waren; BGH vom 23. 6. 1955, WM 1955, 1324 (1326).

Anm. 60 **5. Verschulden bei Vertragsschluß**

Wie bei jedem schuldrechtlichen Vertrag kann sich eine Haftung der Partei für Verschulden bei Vertragsschluß ergeben. So handelt z. B. ein Güterfernverkehrsunternehmer pflichtwidrig, wenn er dem Absender vorspiegelt, die Beförderungsaufträge lägen in der Nahverkehrszone und es dadurch zu Frachtnachforderungen nach § 23 Abs. 1 GüKG kommt. Der Absender kann gegenüber dem Nachforderungsanspruch aufrechnen; BGH vom 29. 3. 1968, LM GüKG Nr. 32 = VersR 1968, 489 f.

Anm. 61 **II. Beendigung**

1. Allgemeine Beendigungsgründe

Wie alle schuldrechtlichen Verträge erlischt der Frachtvertrag durch vollständige Erfüllung. Auch durch Rücktritt wegen Verzug, Unmöglichkeit oder positiver Forderungsverletzung gem. §§ 325, 326, 327 BGB kann er beendet werden, ferner durch Rücktritt wegen Wegfalls der Geschäftsgrundlage, vertragliche Aufhebung und Anfechtung.

Anm. 62 **2. Beendigungstatbestände nach Werkvertragsrecht**

Da das Landfrachtrecht des HGB über die Kündigung nichts Grundsätzliches aussagt, kommen an sich ergänzend die Vorschrift des Werkvertragsrechts zur An-

wendung. Nach § 649 BGB kann der Absender jederzeit ohne besonderen Grund, jedoch auch ohne Befreiung von der Frachtzahlungspflicht, den Frachtvertrag kündigen. Dem Frachtführer steht bei Annahmeverzug des Absenders das Kündigungsrecht der §§ 643, 645 BGB zu. Annahmeverzug wird vor allem dann vorliegen, wenn der Absender die gebotenen Mitwirkungshandlungen unterläßt. Vor der Anwendung des BGB-Werkvertragsrechts muß jedoch stets geprüft werden, ob Spezialbestimmungen der einzelnen Sparten des Frachtrechts eingreifen. Siehe unten Anm. 56.

Im Falle der Verzögerung der Beförderung kommt auch die Anwendung des § 636 BGB in Betracht, der dem Besteller (hier: dem Absender) ein Rücktrittsrecht nach §§ 327, 346ff. BGB unter Anwendung des § 634 Abs. 1–3 BGB gewährt, und ihn von der Frachtzahlungspflicht befreit. Dieses Rücktrittsrecht kann jedoch durch § 428 Abs. 2 HGB oder speziellere frachtrechtliche Normen verdrängt sein. Siehe dazu Anm. 6, 13 zu § 428 HGB. Neben dem Rücktrittsrecht nach § 636 BGB steht dem Absender das Kündigungsrecht nach § 649 BGB zu, soweit die Voraussetzungen der Bestimmungen erfüllt sind. Siehe dazu Schlegelberger/Geßler, Anm. 14 zu § 428 HGB. Jedoch ist die Kündigung nach § 649 BGB wegen der Verpflichtung zur Entgelt- (Fracht-)zahlung für den Absender ungünstiger.

Theoretisch käme auch eine Wandelung nach § 634 BGB wegen Werkmängeln in Frage. Doch dürfte diese Bestimmung auf den Frachtvertrag kaum passen.

3. Frachtvertragliche Beendigungsgründe — Anm. 63

Das HGB-Landfrachtrecht kennt im Falle der schuldlosen Reisehindernisse in § 428 Abs. 2 ein besonderes Rücktrittsrecht mit Entschädigungspflicht; siehe Anm. 6 zu § 428. Einen besonderen Fall der Kündigung im Rahmen des frachtrechtlichen Verfügungsrechts stellt das Verlangen der Rückgabe des Frachtguts nach § 433 Abs. 1 HGB dar. Siehe Anm. 2 zu § 433.

Die Spezialregelungen der besonderen Sparten des Landfrachtrechts enthalten Sonderbestimmungen zum Rücktrittsrecht; siehe dazu Anm. 7 zu § 428 HGB und im einzelnen § 28 Abs. 2 KVO, 8 Abs. 12 AGNB, 18 ADSp.

4. Konkurs — Anm. 64

Konkurs des Absenders hebt den Frachtvertrag gem. § 23 Abs. 2 KO auf; siehe auch § 27 KO. Für die Abwicklung bzw. bis zur Erlangung der Kenntnis vom Konkurs durch den Frachtführer gelten nach § 23 Abs. 1 KO die §§ 672 Abs. 1, 674 BGB. Für die Zeit bis zur Kenntniserlangung, innerhalb der der Frachtvertrag durch § 674 BGB als fortbestehend fingiert wird, gelten auch die frachtvertraglichen Sonderregelungen weiter. Dies gilt auch für die nur durch Vereinbarung geltenden Geschäftsbedingungen, die AGNB oder die ADSp. Wird der Frachtführer danach noch tätig, so handelt er als Geschäftsführer ohne Auftrag. In diesem Falle gelten weder das gesetzliche Frachtrecht noch die AGNB noch die ADSp.

Konkurs des Frachtführers beendet den Frachtvertrag nicht, sondern gibt dem Konkursverwalter ein Erfüllungswahlrecht (siehe § 17 KO).

5. Tod einer Partei (bzw. Auflösung als juristische Person) — Anm. 65

a) Der Tod des Frachtführers würde nach §§ 675, 673 BGB an sich im Zweifel den Frachtvertrag beenden. Als gewerbliche Verträge sind jedoch Frachtverträge in aller Regel nicht höchstpersönlicher Art und werden nach § 1922 BGB vom Erben fortgesetzt. Dieser hat es nicht in der Hand, durch Nichtfortführung des Handelsgeschäfts die Verträge zu beenden. Siehe im einzelnen die Ausführungen zum Speditionsvertrag in Anm. 34 zu §§ 407–409.

Anm. 66 **b) Der Tod des Absenders** bringt den Frachtvertrag im Zweifel nicht zum Erlöschen (§ 675, 672 BGB). Ist der Absender eine juristische Person, so gilt das gleiche im Falle ihrer Auflösung.

Anm. 67

D. Die Pflichten des Frachtführers aus dem Frachtvertrag

I. Hauptpflichten des Frachtführers

Aus dem Frachtvertrag ergeben sich für den Frachtführer zahlreiche einzelne Pflichten. Der Frachtvertrag verpflichtet ihn nicht nur zur Beförderung, sondern auch zur Bewachung des Frachtguts, zur Besitzübergabe an die richtige Person und zur Befolgung der Dispositionen des Absenders bzw. Empfängers. Man kann sich auf den Standpunkt stellen, daß das Versprechen eines Entgeltes (Fracht) durch den Absender erfolgt, um ihm vor allem die Rechte auf Beförderung, Sicherheit für das Frachtgut (entsprechend dem Lagervertrag) für die Zeit der Beförderung, einen kaufmännisch verwertbaren Auslieferungsanspruch hinsichtlich des Gutes sowie die jederzeitige Dispositionsmöglichkeit über das Gut zu sichern. Eine synallagmatische Verknüpfung kann also zwischen dem Frachtanspruch des Frachtführers und diesen gekennzeichneten Pflichten angenommen werden.

Anm. 68

1. Beförderung

Zentrale Hauptpflicht des Frachtführers ist die Beförderungspflicht. Diese ist auf einen Erfolg, nämlich auf die Ortsveränderung des Frachtguts gerichtet. Daher ist der Frachtvertrag ein Sonderfall des Werkvertrags; siehe oben Anm. 51. Die Beförderung ist eine entgeltliche Besorgung eines fremden Geschäftes; daher gilt über § 675 Auftragsrecht ergänzend.

Beförderungsweg, Beförderungsmittel und Beförderungszeit ergeben sich aus den vertraglichen Vereinbarungen. Doch kann das zwingende Tarifrecht erheblichen Einfluß auf den Vertragsinhalt gewinnen. Siehe z. B. zur Beförderungszeit im Güterfernverkehr § 26 KVO, Anh. II nach § 452 und die dortigen Anmerkungen; zur Frage, welche Art von Fahrzeug einzusetzen ist, siehe z. B. § 4 AGNB, Anh. V zu § 452.

Bei der Beförderung hat der Frachtführer grundsätzlich den schnellsten und sichersten Transportweg zu nehmen und ein voll geeignetes Fahrzeug zu verwenden.

Anm. 69

2. Obhut

Die Pflicht des Frachtführers zum Schutz vor Schäden (Obhutspflicht) gehört zu den Definitionsmerkmalen des Frachtvertrags, siehe oben Anm. 42. Sie muß daher zu den Hauptpflichten gerechnet werden. Zur allgemeinen frachtvertraglichen Obhutspflicht siehe z. B. BGH vom 20. 3. 1970, VersR 1970, 459 (460) = LM KraftverkehrsO Nr. 29 = MDR 1970, 567. Die Verletzung der Obhutspflicht ist mit scharfen Haftungssanktionen bedacht. Siehe dazu § 429 HGB und die dortigen Anmerkungen. Die Obhutspflicht gebietet dem Frachtführer, alle handelsüblichen und nach den Umständen des Falles zumutbaren Maßnahmen zum Schutz vor Witterungseinflüssen, Verderb, Diebstahl zu treffen. Fragen der Obhutspflichtverletzung tauchen meist nachträglich in Schadensfällen auf; siehe daher die Kommentierung zu § 429. Die einzelnen aus der grundsätzlichen Obhutspflicht sich ergebenden Pflichten mögen als besondere Nebenpflichten deklariert werden. Zumindest ist es zweckmäßig, sie als besondere Pflichten zu katalogisieren und zu behandeln.

Anm. 70

3. Ablieferung

Auch die Ablieferungspflicht des Frachtführers muß als Hauptpflicht und nicht nur als Abwicklungs-(Neben-)pflicht betrachtet werden. Dies ergibt sich schon daraus,

daß der Ablieferungsanspruch in Form eines Ladescheins verbrieft werden kann (siehe §§ 444ff. HGB) und daß er u.U. dem Empfänger zusteht; siehe Anm. 11 zu § 435 HGB. Konsequenterweise werden daher auf das Leistungsverweigerungsrecht des Absenders gegenüber dem Auslieferungsanspruch des Empfängers §§ 320ff. BGB angewendet (siehe Anm. 7 zu § 435). Der Auslieferungsanspruch richtet sich auf das verladene Gut selbst; im Falle der Unmöglichkeit tritt an seine Stelle u.U. ein Geldersatzanspruch.

4. Befolgung von Verfügungen des Absenders oder Empfängers **Anm. 71**

Zweifelhaft könnte sein, ob die Folgepflicht des Frachtführers Hauptpflicht oder Nebenpflicht ist. Das Frachtrecht mißt ihr, wie die überall anzutreffenden Sonderregelungen des Verfügungsrechts zeigen (siehe die Anmerkungen zu §§ 433, 434 HGB), eine besondere Bedeutung zu. Im Hinblick auf die Geschäftsbesorgungskomponente des Frachtvertrags könnte daher auch die Folgepflicht als Hauptpflicht anzusehen sein. Siehe im einzelnen die Anm. zu § 433 HGB.

II. Nebenpflichten des Frachtführers **Anm. 72**

Neben den oben Anm. 67–71 dargestellten Hauptpflichten können den Frachtführer aus dem Frachtvertrag zahlreiche Nebenpflichten treffen. Es mag dahinstehen, wie die zur Sicherung und Ergänzung der Hauptpflichten bestehenden Sorgfaltspflichten zu bewerten sind. Im gleichen Verhalten kann vielfach die Schlechterfüllung einer Hauptpflicht oder die Nichterfüllung einer unselbständigen Nebenpflicht gesehen werden. Für die Haftungsfrage ist dies in den meisten Fällen bedeutungslos, da sich nach allgemeinem Schuldrecht in beiden Fällen die Haftung nach den Regeln der positiven Forderungsverletzung bestimmt; für die frachtrechtliche Sonderhaftung für Güterschäden trifft das gleiche zu: soweit, wie in § 429, das Verschulden des Frachtführers oder seiner Gehilfen eine Rolle spielt, kommt es nicht darauf an, ob die Pflichtwidrigkeit sich aus Verletzung von Haupt- oder Nebenpflichten ergibt. So kann etwa die nicht ordnungsgemäße Bewachung des Frachtguts gegen Diebstahl als Schlechterfüllung der Obhutspflicht oder als Nichterfüllung der sie ergänzenden Nebenpflicht zur Bewachung betrachtet werden.

Für den Frachtvertrag ist es jedoch darüber hinaus typisch, daß den Frachtführer je nach Lage des Falles oder des speziellen Frachtvertrags Pflichten treffen, die sich nicht auf die geschuldeten Hauptleistungen beziehen, sondern vom Frachtführer zusätzlich übernommen worden sind.

Die frachtvertraglichen Nebenpflichten können hier nicht vollständig aufgezählt werden, die wichtigsten unter ihnen bedürfen jedoch der Erläuterung.

1. Lagerung **Anm. 73**

Vor oder nach dem Transport oder auch zwischen einzelnen Transportvorgängen kann es erforderlich werden, daß der Frachtführer das Gut aufbewahrt (Vor-, Nach- und Zwischenlagerung). Die Lagerung kann sich als Nebenpflicht aus der Obhutsübernahme darstellen. Insbesondere kann sie aus technischen Gründen, z. B. wegen Beförderungs- oder Ablieferungshindernissen notwendig werden; siehe Anm. 15 zu § 437. Lagerungen können auch wegen der Ausübung des frachtvertraglichen Verfügungsrechts (§ 433 HGB) erforderlich werden. Wird ein selbständiger Lagervertrag abgeschlossen, so scheidet die Lagertätigkeit insoweit aus dem Kreis der frachtrechtlichen Nebenpflichten aus. Die Haftung bei Lagerung auf Grund von frachtrechtlichen Nebenpflichten richtet sich nicht nach Lager- oder Verwahrungsrecht, sondern nach Frachtrecht. Liegt dagegen ein besonderer Lagervertrag vor, so ist Lagervertragsrecht anzuwenden; siehe im einzelnen oben Anm. 47 und Anm. 17 zu § 429. Die KVO

enthält in § 33 d, e eine Sonderregelung, die insbesondere die Anwendungsbereiche der frachtrechtlichen und lagerrechtlichen Haftungsregeln nach besonderen Gesichtspunkten abgrenzt; siehe Anm. 6 zu § 33 KVO, Anh. II nach § 452.

Anm. 74 **2. Benachrichtigung und Einholung von Anweisungen**

In § 437 Abs. 1 und 3 HGB und in Spezialbestimmungen der frachtrechtlichen Sonderordnungen ist eine Benachrichtigung des Absenders bzw. des Empfängers vorgeschrieben. Diese hat den Zweck, den Berechtigten die mittelbare Herrschaft über das Frachtgut und den Beförderungsvorgang zu sichern. Siehe dazu Anm. 7 zu § 428, 2 zu § 434, 7–9 und 18 zu § 437; ferner Art. 12 Abs. 6 CMR.

Aus der konkreten Lage des Einzelfalles können sich weitere Benachrichtigungspflichten ergeben, so etwa aus der Pflicht zur Geringhaltung des Schadens nach § 254 BGB oder aus § 242 BGB. Siehe z. B. OLG Hamburg, VersR 1970, 51 (52): Benachrichtigungspflicht bei „etwas unangenehmen Geruch von Fleisch" aus konkreten Gründen des Falles abgelehnt. Die heute zur Verfügung stehenden Nachrichtenverbindungen legen eine Benachrichtigung des Absenders eher als zur Entstehungszeit des HGB nahe.

Anm. 75 **3. Weiterversendung, Einlagerung beim Lagerhalter**

Die Weiterversendung kann bei gebrochenen Transporten zur vollständigen Erfüllung des Frachtvertrags gehören. Die Übergabe an den nächsten Frachtführer im Einverständnis mit dem Absender ist „Ablieferung" i.S.d. § 429, beendet also die Obhut des Frachtführers und dessen Haftungszeit, vgl. Anm. 12 zu § 429. Sie erschöpft sich aber nicht im Ablieferungsvorgang, sondern stellt eine zusätzliche Spediteurtätigkeit des Frachtführers dar. Der vom ursprünglichen Frachtführer mit der Weiterbeförderung beauftragte Frachtführer wird als Zwischenfrachtführer, sein Vertrag als „Zwischenfrachtvertrag" bezeichnet, wenn der ursprüngliche Frachtführer den neuen Frachtvertrag in eigenem Namen abschließt. Tut er dies im Namen des Absenders, so spricht man von „Teilfrachtvertrag". Siehe dazu und zur Abgrenzung vom Unterfrachtvertrag Anm. 3–6 zu § 432 HGB. Folgerichtig beschränkt sich die Haftung des Frachtführers bei Weiterversendung in eigenem Namen auf Spediteurverschulden; die ADSp können eingreifen, soweit sie zwischen Absender und Frachtführer vereinbart sind, also insbesondere im Falle des selbsteintretenden Spediteurs. Siehe dazu Anm. 5 zu § 412 HGB. Zur „Abholung" und „Zuführung" von Gütern durch den Güterfernverkehrsunternehmer siehe § 5 KVO und die dortige Erläuterung, Anh. II nach § 452.

Anm. 76 **4. Verzollung**

Bei grenzüberschreitenden Transporten ist die Erledigung der Verzollungsangelegenheiten Aufgabe des Frachtführers; dies entspricht dem Charakter des Frachtvertrags als eines Geschäftsbesorgungsvertrags; siehe dazu Anm. 52; ferner Anm. 49 zu §§ 407–409.

Die Beschaffung der für die Verzollung erforderlichen Unterlagen ist Aufgabe des Absenders. Siehe hierzu § 427 HGB und die dortige Kommentierung. Für Folgen aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit der Zollunterlagen haftet der Absender dem Frachtführer nach § 427 HGB bzw. nach den entsprechenden frachtrechtlichen Sonderordnungen. Für Fehler bei der zollrechtlichen Behandlung, die nicht auf mangelhafte Unterlagen zurückzuführen sind, hat dagegen der Frachtführer einzustehen. Siehe dazu Anm. 6 zu § 427.

5. Einziehung von Nachnahmen Anm. 77

Wie der Spediteur kann auch der Frachtführer sich durch den Frachtvertrag verpflichten, Nachnahmen für den Absender einzuziehen. Solche Nachnahmen können auch vom einliefernden Spediteur übernommen und über ganze Ketten von nacheinander folgenden Spediteuren und Frachtführern weitergeleitet werden. Auch hier handelt es sich um eine Geschäftsbesorgungstätigkeit. Diese entspricht dann der Einziehung von Nachnahmen durch den Spediteur; siehe daher Anm. 53. zu §§ 407–409. Die Auslieferung der Güter unter der Versäumung der Einziehung von Nachnahmen kann nach §§ 435, 436 den Verlust der Nachnahmeansprüche gegen den Empfänger zur Folge haben. Siehe dazu im einzelnen Anm. 7 zu § 435, 14ff. zu § 436 sowie die Kommentierung zu § 442.

6. Versicherung Anm. 78

Den Frachtführer kann aus dem Frachtvertrag die Verpflichtung treffen, das Frachtgut versichern zu lassen. Das HGB trifft hierzu keine besondere Regelung.

Zu unterscheiden ist hier zunächst zwischen einer Versicherung der Haftpflicht des Frachtführers (Haftpflichtversicherung bzw. Speditionsversicherung) und einer Güterversicherung (Transportversicherung) des Frachtguts selbst.

Zur Haftpflichtversicherung des Frachtführers und zur Güter-(transport)versicherung siehe Anm. 100ff. zu § 429.

Der Frachtführer ist nach dem Landfrachtrecht des HGB nicht gesetzlich verpflichtet, für den Absender Transportversicherung zu nehmen. Jedoch kann sich eine solche Verpflichtung aus dem Frachtvertrag ergeben. Die frachtrechtlichen Sonderordnungen sehen ebenfalls keine Pflicht des Frachtführers zum Abschluß einer Güterversicherung vor. § 35a ADSp stellt klar, daß der Spediteur nur bei ausdrücklicher schriftlicher Anweisung die Güter versichern muß. Bestand nach dem Inhalt des Frachtvertrags eine Pflicht des Frachtführers, das Gut zu versichern, so haftet der Frachtführer für die Unterlassung der Erfüllung dieser Nebenpflicht nach den Grundsätzen der positiven Vertragsverletzung. Siehe hierzu die Entscheidung des BGH vom 28. 2. 1975, WM 1975, 522 (523) = NJW 1975, 1597 = MDR 1975, 554 = LM CMR Nr. 7.

7. Mängelrüge für den Absender Anm. 79

Übernimmt der Frachtführer das zu befördernde Gut nicht vom Absender, sondern von dritter Seite, so kann sich für ihn eine Verpflichtung ergeben, festgestellte Mängel zu rügen oder sogar das übernommene Frachtgut zu untersuchen. Die gleiche Problematik besteht beim Speditionsvertrag. Siehe daher die Anm. zu § 54 HGB. Im Gegensatz zum Speditionsrecht verweist das Frachtrecht jedoch nicht auf § 388 Abs. 1 HGB. Daraus kann geschlossen werden, daß der Frachtführer im Gegensatz zum Spediteur oder Kommissionär grundsätzlich nicht zur Mängelrüge verpflichtet ist. Andererseits würde dies dazu führen, daß, soweit ein Frachtführer als Empfänger eines vorhergehenden Fracht- oder Speditionsvertrags fungiert, er durch Versäumung der Rüge den Verlust von Ansprüchen nach § 438 bzw. entsprechender Sondervorschriften (vgl. Anm. 2–6 zu § 438) herbeiführen würde. Für diese Fälle wird man davon ausgehen können, daß der Frachtführer im Rahmen der Interessenwahrnehmungspflicht die Rügeobliegenheit erfüllen muß. Das OLG Düsseldorf, DB 1973, 1943 (1944) bejaht dies für erkannte, nicht aber schon für erkennbare Mängel. Die kaufrechtliche Untersuchung und Mängelrüge nach § 377, 378 gehört nicht zu den Pflichten des Frachtführers; vgl. dazu Anm. 54 zu §§ 407–409.

Die pflichtwidrige Unterlassung der Beanstandung von Mängeln hat für den Frachtführer doppelte Konsequenzen. Es kann sein, daß er für Güterschäden haftet, wenn er ihre Entstehung vor der Obhutszeit nicht mehr nachweisen kann – was sich durch eine Rüge wesentlich erleichtern würde. Zum anderen kann das Unterlassen der Rüge evtl. zu Rechtsverlusten des Absenders führen. Liegt eine schuldhafte Verletzung der Interessenwahrnehmungspflicht durch den Frachtführer vor, so kann sich daraus dessen Haftpflicht nach den Grundsätzen der positiven Vertragsverletzung ergeben.

Verpflichtet sich der Frachtführer dem Käufer als seinem Auftraggeber gegenüber, dem Verkäufer eine Spediteurübernahmebescheinigung bei Abholung der Güter auszustellen, so ist die Ausstellung einer „reinen" Übernahmebescheinigung bei sichtbaren Mängeln des Guts eine Vertragsverletzung –, jedenfalls dann, wenn es dem Frachtführer bekannt war, daß die Bescheinigung zur Andienung im Rahmen eines Dokumentenakkreditivs bestimmt war; OLG Düsseldorf, VersR 1975, 232.

Anm. 80

8. Weitere Nebenpflichten

Je nach Art des Frachtvertrages können sich weitere Nebenpflichten ergeben, so z. B. Schutzpflichten für das Gut wie Kühlung, Belüftung, Bewachung (siehe z. B. OLG Hamburg, MDR 1974, 674). Der Frachtvertrag kann aber auch Pflichten begründen, die mit dem Frachtvertrag selbst nichts zu tun haben, z. B. zur Wahrung von Geschäftsgeheimnissen u. ä. Schließlich bestehen Verkehrssicherungspflichten hinsichtlich des gefahrlosen Zugangs zum Beförderungsmittel und zur Verladeanlage; Beispielsfall aus dem Eisenbahnrecht: BGH vom 19. 8. 1973, VersR 1973, 350 (351), Sicherung des Waggons gegen Rollen; Schaden des selbst entladenden Empfängers.

All diese Pflichtverletzungen können nach den Grundsätzen der positiven Forderungsverletzung zur Schadenshaftung führen. Siehe zum Verhältnis von spezieller Frachtführerhaftung zur allgemeinen Haftung aus positiver Vertragsverletzung Anm. 77 zu § 429. Zur Haftung aus Verschulden bei Vertragsschluß siehe oben Anm. 60.

Anm. 81

E. Die Rechte des Frachtführers aus dem Frachtvertrag

I. Anspruch auf Frachtzahlung

1. Der normale Frachtanspruch

Die Vergütung des Frachtführers wird vom HGB als „Fracht" bezeichnet. Der Frachtzahlungsanspruch entspricht dem Werklohnanspruch des Werkunternehmers und stellt die Gegenleistung für die Pflichten des Frachtführers dar. Schuldner der Fracht ist zunächst immer der Absender als Partner des Frachtvertrags, und zwar auch dann, wenn nach dem Frachtvertrag (bzw. dem Frachtbrief nach § 426 Abs. 2 Ziff. 7) der Empfänger die Fracht zahlen soll. In diesem Falle kann der Frachtführer zwar die Auslieferung des Frachtguts nach § 435 HGB bis zur Zahlung der Fracht verweigern, aber ein Anspruch gegen den Empfänger steht ihm zunächst nicht zu; s. Anm. 7 zu § 435. Ein Anspruch auf Zahlung der Fracht gegen den Empfänger kann sich jedoch aus § 436 HGB oder den entsprechenden frachtrechtlichen Sondernormen (s. dazu Anm. 2 zu § 436) ergeben. Dieser ersetzt aber nicht den Anspruch des Frachtführers gegen den Absender; vielmehr tritt der Empfänger als Gesamtschuldner neben den Absender (vergleiche Anm. 20 zu § 436). Zum Sonderfall der Ladescheinausstellung, die nur noch in der Binnenschiffahrt praktisch vorkommt, s. Anm. 2 zu § 446. Zu den üblichen Frachtzahlungsklauseln siehe den Beitrag ohne Verfasserangabe, Deutsche Verkehrszeitung vom 30. 3. 1978, S. 6.

Die Höhe des Frachtzahlungsanspruchs ergibt sich, soweit kein zwingendes Tarifrecht besteht, aus der Vereinbarung zwischen den Parteien. Die Zahlungspflicht des

Empfängers nach § 436 ist dagegen vom Inhalt des Frachtbriefs abhängig, vgl. Anm. 15–19 zu § 436; für den Fall der Ladescheinausstellung Anm. 2 zu § 446.

Das heutige Straßenfrachtrecht wird jedoch ganz überwiegend von zwingendem und halbzwingendem Tarifrecht beherrscht, das im GüKG (Anh. I nach § 452) seine Grundlage findet. Im **Güterfernverkehr** werden die Tarife durch Beschlüsse von Tarifkommissionen festgesetzt (§ 20 a GüKG) und durch den Bundesverkehrsminister in der Form von Rechtsverordnungen erlassen (§ 22 a Abs. 6 GüKG). Ihre zwingende Wirkung ist in § 22 GüKG festgelegt. Siehe die Kommentierung zu § 22 GüKG.

Übertarifliche Frachten müssen nach § 23 Abs. 2 GüKG vom Leistenden zurückgefordert werden. Geschieht dies nicht, so gehen nach Verstreichen der gesetzten angemessenen Frist die Rückforderungsansprüche auf die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr über. Bleibt die Fracht unter Tarif, so hat der Frachtführer nach § 23 Abs. 1 GüKG die Differenz nachzufordern. Auch in diesem Fall geht nach Fristsetzung der Nachforderungsanspruch auf die Bundesanstalt über. Siehe im einzelnen die Anm. zu § 23 GüKG, Anh. I nach § 452. Die Bestimmungen des GüKG für den Güterfernverkehr gelten nach § 37 entsprechend auch für die **Möbelfernbeförderung** (siehe zu dieser auch Anh. IV nach § 452 HGB). Im **Güternahverkehr** gilt ein teilweise abweichendes Tarifrecht, §§ 84ff. GüKG. § 84 Abs. 1 GüKG sieht zwar grundsätzlich nur eine einseitig zwingende Wirkung der Tarife (Höchstentgelte) vor, überläßt es aber der Tarifgestaltung durch Tarifkommissionen und Bundesverkehrsminister, auch andersartige Tarife festzusetzen. Zumeist gelten hier zur Zeit Margentarife, teilweise aber auch Festentgelte oder Höchsttarife; siehe im einzelnen Hein/Eichhoff/Pukall/Krien § 84 Anm. 2 sowie die in diesem Sammelwerk abgedruckten, stets auf neuem Stand gehaltenen Tarifbestimmungen.

Der Frachtanspruch wird nach allgemeinem Werkvertragsrecht (§ 641 BGB) mit der Auslieferung des Gutes an den Empfänger fällig. Die KVO sieht hierzu keine Sonderregelung vor; siehe BGH vom 22. 10. 1959, VersR 1960, 28 (29), in BGHZ 31, 88 nicht abgedruckt; ferner Guelde/Willenberg, Anm. 3 zu § 21 KVO.

2. Fracht für Teilstrecken, zusätzliche Beförderung, nicht ausgeführte Beförderung — Anm. 82

Inwieweit für Teilleistungen des Frachtführers Entgeltansprüche bestehen, bestimmt sich grundsätzlich nach allgemeinem Schuldrecht. Das gleiche gilt für die Bezahlung nicht erbrachter Beförderungsleistungen und die Vergütung für ursprünglich nicht übernommene Leistungen. Allerdings enthält das Frachtrecht hierzu eine Reihe spezieller Regeln. Kann der Frachtführer aus Gründen, die nicht in seinem Verantwortungsbereich liegen, die Beförderung nur teilweise ausführen, so steht ihm u.U. ein Anspruch auf Teilfracht (Distanzfracht) zu; s. Anm. 14 zu § 428.

Durch Ausführung frachtrechtlicher Verfügungen können – jedenfalls nach hier vertretener Auffassung – und nach Spezialbestimmungen in den Sonderregelungen zusätzliche Beförderung und damit zusätzliche Frachtansprüche entstehen; s. hierzu Anm. 11, 12 zu § 433.

Für nicht ausgeführte Beförderungen kommen ebenfalls Frachtansprüche in Betracht – zumindest dann, wenn der Frachtführer eine zulässige Verfügung (Rückgabe des Frachtguts, Anhalten) ausführt; s. dazu Anm. 16 zu § 433.

II. Ersatz von Aufwendungen — Anm. 83

Da der Frachtvertrag ein Sonderfall des Geschäftsbesorgungsvertrages ist, kann der Frachtführer nach §§ 675, 670 BGB Ersatz seiner Aufwendungen verlangen. Hier gilt weitgehend das zum Speditionsrecht in Anm. 105–109 zu §§ 407–409 Gesagte. Zu ersetzen sind insbesondere Zollauslagen, Gebühren, vom Frachtführer verauslagte

Wiegegelder, Nachnahmen u. dergl. Jedoch sind nach § 670 nur „erforderliche" Aufwendungen zu ersetzen, und die Aufwendungen müssen sich im Rahmen des frachtvertraglich Vereinbarten halten. Andernfalls kommen nur Ansprüche aus Geschäftsführung ohne Auftrag in Betracht.

Zu den erstattungspflichtigen Aufwendungen gehören in keinem Fall die für die normale Beförderung bzw. die vertragsgemäße Erhaltung des Gutes aufgewandten Kosten. Daher ist beim Frachtvertrag vor allem von Bedeutung, welche unvorhergesehenen Kosten der Frachtführer erstattet verlangen kann. Hierzu gehören in erster Linie die durch Weisungen des Absenders oder Empfängers – also in Ausübung des frachtrechtlichen Verfügungsrechts – entstandenen Kosten; s. dazu Anm. 17 zu § 433. Weiter von Bedeutung sind die Regeln über Beförderungshindernisse (§ 428 Abs. 2; s. auch dort Anm. 7 mit Angaben über frachtrechtliche Sonderregeln) und über Ablieferungshindernisse (§ 437). Die bei diesen erforderlich werdenden Maßnahmen können Frachtmehransprüche und Frachtteilansprüche erzeugen (s. o. Anm. 76), aber auch zu Aufwendungen des Frachtführers (z. B. bei Einlagerung oder Verwertung) führen; s. dazu Anm. 7, 14 zu § 428 und Anm. 15 zu § 437 HGB. Die Rechtslage nach den Spezialordnungen ist ungleich und ziemlich unübersichtlich. Die Kostenerstattungs- und Entgeltfrage ergibt sich entweder aus der gesetzlichen Regelung selbst (z. B. Art. 16 Abs. 1 und 12 Abs. 5 a CMR) oder auch aus Tarifrecht.

Jedenfalls muß trotz aller Sonderregelungen die Grundsatzregelung der §§ 675, 760 BGB immer als Reserveregelung anwendbar bleiben.

Anm. 84 **III. Schadensersatzansprüche gegen den Absender**

Wie bei jedem Vertrag können dem Frachtführer nach allgemeinem Schuldrecht Schadensersatzansprüche gegen den Absender, gegebenenfalls auch gegen den Empfänger zustehen, vor allem aus positiver Forderungsverletzung. Eine solche Haftung kommt namentlich in Betracht, wenn der Absender schuldhaft vertragliche Schutzpflichten verletzt (etwa das Fahrzeug beim Beladen beschädigt oder unzureichende Be- oder Entladungsmöglichkeiten zur Verfügung stellt).

Über die allgemeinen Anspruchsgrundlagen hinaus kennt jedoch das Frachtrecht besondere Ersatzansprüche, die teilweise kein Verschulden voraussetzen. Zu nennen sind hier vor allem Ansprüche wegen falscher oder fehlender Angaben im Frachtbrief (siehe § 426 Abs. 3 und dort Anm. 23) und wegen fehlender Begleitpapiere (siehe dazu § 427 Abs. 2 und dort Anm. 5, 2) oder mangelnder Kennzeichnung der Güter.

Ähnlich dem Seerecht statuiert Art. 22 Abs. 2 CMR eine besondere Haftung des Absenders ohne Verschulden für gefährliche Güter; eine ähnliche Regelung enthalten § 5b ADSp, § 5 Abs. 3 S. 2 AGNB. Das HGB, die KVO und die BefBMö sehen hierzu keine entsprechenden Haftungsregeln vor. Für alle Landbeförderungen stellt jedoch die VO über den Schutz gefährlicher Güter vom 23. 7. 1970 öffentlich-rechtliche Vorschriften auf; die Mißachtung dieser Vorschriften durch den Ablader dürfte regelmäßig gegen die im Verkehr erforderliche Sorgfalt verstoßen und daher eine positive Vertragsverletzung darstellen. Auch eine Haftung des Absenders nach § 823 Abs. 2 BGB kommt in Betracht, da die öffentlich-rechtlichen Bestimmungen über gefährliche Güter Schutzgesetze im Sinne dieser Haftungsnorm sind.

Von besonderer Bedeutung ist auch die Haftung des Absenders für Schäden am Beförderungsgut und mitverladenen Gütern beim Selbstladen des Fahrzeugs – entsprechend gilt für Entladen durch den Empfänger. Hierzu ist im allgemeinen keine besondere Haftungsregelung vorgesehen; § 4 Abs. 2 BefBMö sieht jedoch eine Haftung ohne Verschulden vor.

Ein weiterer praktisch bedeutsamer Haftungstatbestand ist die Haftung ohne Verschulden für Schäden, die am Beförderungsmittel oder an mitverladenen Gütern

durch Mängel der Verpackung entstehen; s. dazu Art. 10 CMR; § 18 Abs. 3 KVO; ähnlich § 62 Abs. 3 EVO und Art. 12 § 4 CIM.

IV. Sicherungsrechte

Anm. 85

Hinsichtlich der meisten seiner Ansprüche ist der Frachtführer in doppelter Weise gesichert: Er kann die Ablieferung des Frachtguts verweigern, bis der Empfänger die Verpflichtung aus dem Frachtvertrag erfüllt (§ 435; s. die dortige Kommentierung). Ferner steht ihm mit Wirkung gegen jedermann das Frachtführerpfandrecht zu; s. § 440 und die dortigen Anmerkungen.

F. Die Rechtsstellung von Absender und Empfänger

Anm. 86

Entsprechend der Rechtsnatur des Frachtvertrags als eines Vertrags zugunsten Dritter sind die frachtrechtlichen Rechte, die dem Frachtführer entgegenstehen, auf Absender und Empfänger verteilt; s. zum Überblick über die Rechtsstellung des Empfängers Anm. 1, 2 zu § 435; zur Zahlungspflicht des Empfängers § 436; zur Verteilung des frachtrechtlichen Verfügungsrechts Anm. 31 zu § 433; zur Aktivlegitimation bei Geltendmachung von Ersatzansprüchen gegen den Frachtführer Anm. 34–36 zu § 429.

§ 426

(1) Der Frachtführer kann die Ausstellung eines Frachtbriefs verlangen.

(2) Der Frachtbrief soll enthalten:

1. **den Ort und den Tag der Ausstellung;**
2. **den Namen und den Wohnort des Frachtführers;**
3. **den Namen dessen, an welchen das Gut abgeliefert werden soll (des Empfängers);**
4. **den Ort der Ablieferung;**
5. **die Bezeichnung des Gutes nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen;**
6. **die Bezeichnung der für eine zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nötigen Begleitpapiere;**
7. **die Bestimmung über die Fracht sowie im Falle ihrer Vorausbezahlung einen Vermerk über die Vorausbezahlung;**
8. **die besonderen Vereinbarungen, welche die Beteiligten über andere Punkte, namentlich über die Zeit, innerhalb welcher die Beförderung bewirkt werden soll, über die Entschädigung wegen verspäteter Ablieferung und über die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, getroffen haben;**
9. **die Unterschrift des Absenders; eine im Wege der mechanischen Vervielfältigung hergestellte Unterschrift ist genügend.**

(3) Der Absender haftet dem Frachtführer für die Richtigkeit und die Vollständigkeit der in den Frachtbrief aufgenommen Angaben.

Inhaltsübersicht

Literatur

I. Funktion und Rechtsnatur des Frachtbriefs Anm. 1

1. Funktion
   a) Der Frachtbrief als konstitutive Urkunde Anm. 2
   b) Der Frachtbrief als Beweispapier Anm. 3
      aa) Beweis für Abschluß und Inhalt des Frachtvertrags
      bb) Beweis für die Übernahme des im Frachtbrief beschriebenen Gutes Anm. 4
      cc) Der Frachtbrief als Beweis für Iden-

tität, Stückzahl, Menge, Art und Zustand der übernommenen Güter Anm. 5
aaa) Allgemeine frachtrechtliche Beweisregeln Anm. 6
bbb) Spezialregelungen Anm. 7
dd) Der Einfluß von Vermerken des Frachtführers auf die Beweiswirkung des Frachtbriefs Anm. 8
aaa) Feststellungsvermerke Anm. 9
bbb) Unbekannt-Vermerke Anm. 10
c) Der Frachtbrief als Träger von Spezialabreden, Absenderanweisungen und -mitteilungen Anm. 11
d) Der Frachtbrief als Grundlage der Frachtberechnung Anm. 12
e) Der Frachtbrief als verfügungshinderndes Papier (Sperrpapier) Anm. 13
f) Die Übergabe des Frachtbriefs als Zeitpunkt für die Entstehung der Empfängerrechte Anm. 14
g) Öffentlich-rechtliche Funktionen des Frachtbriefs Anm. 15
h) Bedeutung des Frachtbriefs für die Eigentumslage Anm. 15a
2. Rechtsnatur des Frachtbriefs Anm. 16
II. Die Regelung des § 426 HGB Anm. 17
1. Anspruch des Frachtführers auf Ausstellung eines Frachtbriefs (§ 426 Abs. 1 HGB) Anm. 18
a) Grundsätzliches
b) Der Anspruch auf Ausstellung des Frachtbriefs nach Spezialregeln des Frachtrechts Anm. 19
c) Die Annahme des Frachtbriefs durch den Frachtführer Anm. 20
d) Die Ausstellung der Absenderausfertigung Anm. 21
2. Der Inhalt des Frachtbriefs (§ 426 Abs. 2 HGB) Anm. 22
3. Die Haftung des Absenders für Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben im Frachtbrief (§ 426 Abs. 3) Anm. 23
a) Allgemeines
b) Mitverschulden Anm. 24
c) Ausfüllung des Frachtbriefs durch den Frachtführer Anm. 25

Literatur: Siehe zu § 425

Anm. 1

I. Funktion und Rechtsnatur des Frachtbriefs

1. Funktion

Der Frachtbrief ist ein in den meisten Sparten des Frachtrechts vorgesehenes warenbegleitendes Beförderungsdokument. Er wird vom Absender ausgestellt und vom Beförderer angenommen und begleitet in wenigstens einer seiner Ausfertigungen das Frachtgut; zur Rechtsnatur des Frachtbriefs siehe Anm. 16. Im Rahmen der betreffenden Art von Frachtverträgen erfüllt der Frachtbrief verschiedene Funktionen:

Anm. 2

a) Der Frachtbrief als konstitutive Urkunde?

Ob die Ausstellung und Annahme eines Frachtbriefs Voraussetzung für die wirksame Entstehung eines Frachtvertrags ist, wird nicht für alle Teilgebiete des Frachtrechts einheitlich beurteilt. Nach dem Landfrachtrecht des HGB ist dies sicher nicht der Fall: Vielmehr kann, mangels gegenteiliger Regelung, der Frachtvertrag auch ohne Frachtbrief abgeschlossen werden. Für den Möbeltransport ist in § 2 Abs. 7 BefBMö ausdrücklich bestimmt, daß das Fehlen oder Mängel des Frachtbriefs auf die Gültigkeit des Frachtvertrags keinen Einfluß haben. Gleiches gilt nach Art. 4 S. 2 CMR für den internationalen Straßenfrachtvertrag und nach Art. 5 § 2 WA für die internationale Luftbeförderung. Anders ist jedoch die Rechtslage im Eisenbahnfrachtrecht (§ 160 Abs. 1 S. 1 EVO; Art. 8 § 1 S. 1 CIM) und im Frachtrecht des innerdeutschen Güterfernverkehrs mit Lastkraftwagen (§ 15 Abs. 1 S. 1 KVO; § 15 Abs. 1 S. 1 KVO Rb); ähnlich für Container-Transporte § 12 Abs. 1 TransfrachtGB und für den internationalen Containerverkehr der Eisenbahnen Art. 7 Abs. 2 Intercontainer-GB. In diesen Bereichen soll nach einer in der Literatur weit vertretenen, von der höchstrichterlichen Rechtsprechung für den Eisenbahnfrachtvertrag bestätigten, aber für die KVO abgelehnten Meinung der Frachtvertrag ein Formularvertrag sein, der nur durch Annahme von Gut und Frachtbrief durch den Beförderer abgeschlossen werden könne. Diese Auffassung kann jedoch nicht überzeugen; siehe Anm. 5f. zu § 15 KVO,

Anh. II nach § 452 HGB. Vielmehr kann auch in den betreffenden Rechtsgebieten der Frachtvertrag gegebenenfalls ohne Frachtbrief gültig sein.

Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, daß der Frachtbrief in keinem Bereich des Frachtrechts als konstitutive Urkunde anzusehen ist.

b) Der Frachtbrief als Beweispapier **Anm. 3**

aa) Beweis für Abschluß und Inhalt des Frachtvertrags

Da der Frachtbrief vom Absender ausgestellt ist, vermag er zunächst einen Beweis für dessen Vertragsschlußerklärung (Antrag) zu erleichtern. Er ist insoweit, wenn er vom Absender unterschrieben ist, Privaturkunde i.S. § 416 ZPO. Im Falle faksimilierter Unterschrift, die nach § 426 Abs. 1 Ziff. 9 HGB ausreichend ist, hat der Frachtbrief nicht die Wirkung des § 416 ZPO, erbringt aber gleichwohl in der Regel aufgrund handelsrechtlicher Sondervorschriften (s. unten Anm. 4, 6, 7–10) oder als Indiz Beweis. In jedem Fall ist der Beweis widerlegbar; siehe BGH vom 15. 10. 1959, VersR 1959, 983 (984).

Die Eintragung einer Person als Absender im Frachtbrief begründet zwar eine Vermutung, daß gerade diese Person Absender sei, läßt sich aber durch andere Umstände widerlegen (Bestätigungsschreiben, Frachtzahlungen, Provisionsabreden); siehe zur KVO BGH vom 30. 1. 1964, VersR 1964, 479 (480); ferner Anm. 4 zu § 3 KVO, Anh. II nach § 452.

Wird der Frachtbrief vom Frachtführer angenommen, so kann er auch als Beweis für den Abschluß des Frachtvertrags durch den Frachtführer dienen, wenn auch die formale Beweiswirkung des § 416 hier von der Unterschrift des Frachtführers abhängt, die in der Regel nicht erteilt wird.

Auch wenn § 416 ZPO nicht in allen Fällen als Grundlage ausreicht, so erbringt der Frachtbrief doch nach den gesetzlichen und formularvertraglichen Spezialregelungen, wenn er vom Beförderer angenommen ist, den Beweis für den Abschluß des Frachtvertrags. Dabei ist die Annahme regelmäßig mit einem entsprechenden Vermerk des Beförderers auf dem Frachtbrief festzustellen. Allerdings ist in den einzelnen Sparten unterschiedlich geregelt, inwieweit Unterschrift, Stempel, Datumsangabe oder faksimilierte Unterschrift erforderlich oder genügend sind.

Die KVO sieht in § 15 Abs. 3 eine Beweiswirkung der Annahme vor; die Annahme erfolgt nach § 15 Abs. 1 S. 2 durch Unterschrift des Frachtführers. Nach der KVORb erbringt der Annahmevermerk der Bahn (§ 15 Abs. 1 S. 2) Beweis für den Abschluß des Frachtvertrags (§ 15 Abs. 2).

Die BefBMö sehen in § 2 Abs. 1 S. 2 die Unterschrift des Frachtführers und des Absenders vor, die durch Druck oder Stempel ersetzt werden kann; eine Beweiswirkung ist zwar nicht besonders normiert, ergibt sich aber dann aus § 416 ZPO. Im internationalen Straßentransportrecht wird der Frachtbrief vom Frachtführer unterzeichnet (Art. 5 Abs. 1 S. 1 CMR) und erbringt Beweis für den Vertragsabschluß (Art. 9 Abs. 1 CMR).

Der Frachtvertrag über die Beförderung von in Großcontainern verladenen Gütern durch Transfracht GmbH (s. dazu Anm. 25 zu § 425) wird durch die Rückgabe eines Blattes des vom Absender datierten und unterschriebenen Übergabescheins bestätigt (§ 12 Abs. 1 Transfracht GB). Man kann daher davon ausgehen, daß dieser Frachtbrief ebenfalls als Beweisurkunde für den Abschluß des Vertrags dienen soll; ähnlich Art. 12 IntercontainerGB.

Der Eisenbahnfrachtbrief wird nach § 61 Abs. 1 S. 1 EVO, Art. 8 § 1 S. 1, 2 CIM durch den Tagesstempel der Eisenbahn angenommen und erbringt gem. § 61 Abs. 2 EVO, Art. 8 § 3 CIM den Beweis für den Abschluß des Frachtvertrags.

Der Luftfrachtbrief wird nach Art. 6 Abs. 3, 4 WA vom Frachtführer durch Unterschrift oder Stempel angenommen und erbringt den Beweis für den Abschluß des Luftfrachtvertrags. Im innerdeutschen Luftrecht besteht keine entsprechende Bestimmung; auch die IATA-Beförderungsbestimmungen enthalten nichts dazu; doch dürfte hier die Regelung des WA entsprechend gelten. Für das Binnenschiffahrtsrecht gilt das zu § 426 Gesagte.

Der durch den Frachtbrief erbrachte Beweis für den Abschluß des Frachtvertrags durch eine bestimmte Partei kann jederzeit durch einen anderweitigen Gegenbeweis widerlegt werden.

Auch für den Inhalt des Frachtvertrags erbringt der Frachtbrief im allgemeinen Beweis, so z. B. für die Person des Empfängers, siehe Anm. 1 zu § 435. Die Beweiswirkung des Frachtbriefs für den Inhalt ist ebenfalls nur eine widerlegliche.

Siehe zu einer Verabredung, ob der Absender (= Hauptfrachtführer) oder der Empfänger dem Unterfrachtführer die Fracht zu zahlen hatte, eingehend BGH vom 23. 1. 1970, WM 1970, 692 (693); in LM Nr. 2 zu § 436 unvollständig abgedruckt.

Anm. 4 **bb) Beweis für die Übernahme des im Frachtbrief beschriebenen Gutes**

Die Beweiswirkung des Frachtbriefs erstreckt sich nicht nur auf den Vertragsinhalt (z. B. hinsichtlich des Zielortes, des Transportwegs und der Frachthöhe), sondern wird auch besonders wichtig im Falle des Verlustes oder der Beschädigung von Gütern, da hier die Angaben über Art, Menge und Beschaffenheit, Zustand, Merkzeichen, Gewicht usw. für die Höhe des Schadensersatzes ausschlaggebend werden können. Ebenso können diese Einzelheiten Bedeutung erlangen, wenn dem Frachtführer oder einer anderen Person durch die Güter Schaden entsteht; auch auf die Frachtberechnung können sie Einfluß haben.

Hierbei muß zwischen zwei Fragenkreisen unterschieden werden: Ob überhaupt das Frachtgut übernommen worden ist und inwieweit die im Frachtbrief enthaltenen Angaben über das Gut Beweis erbringen. Siehe zu letzteren Fragen unten Anm. 5–10.

Ob überhaupt Frachtgut übernommen worden ist, kann in zwei Richtungen von Bedeutung sein: Knüpfen sich an die Übernahme negative Folgen für den Absender (z. B. Haftung wegen Schädigung von Transportmitteln oder mitbefördertem Gut, siehe zum Überblick Anm. 84 zu § 425), so wird sich der Frachtführer auf den Frachtbrief berufen. Bei Ladungsschäden, für die der Frachtführer haftbar gemacht werden soll, vor allem bei Verlust von Ladungsgütern, wird sich dagegen der Absender auf den Frachtbrief als Beweis für die Übergabe des Gutes beziehen.

Wird – wie im Regelfall – der Frachtbrief vom Absender ausgefüllt und dem Frachtführer zusammen mit dem Gut übergeben, so erbringt er zunächst den Beweis zu Lasten des Absenders, daß dieser die Güter dem Frachtführer übergeben hat – nach § 416 ZPO, wenn der Frachtbrief vom Absender unterschrieben ist, sonst nach allgemeinen frachtrechtlichen Grundsätzen. Sollte sich der Absender später darauf berufen, es seien keine Güter übergeben worden, so muß er die Beweiswirkung des Frachtbriefes widerlegen (speziell geregelt in Art. 9 Abs. 1 CMR, Art. 11 Abs. 1 WA).

Andererseits wirken die Eintragungen des Absenders im Frachtbrief nicht ohne weiteres zu Lasten des Frachtführers. Eine solche Beweiswirkung könnte sich allenfalls aus der Annahmeerklärung des Frachtführers auf dem Frachtbrief bzw. aus der unbeanstandeten Annahme des Frachtbriefs ergeben. Soweit der bloße Nachweis des Empfanges von Gütern überhaupt in Frage steht, wird man dies bejahen können. Hat der Frachtführer also den Frachtbrief angenommen, so kann er sich bis zum Beweis des Gegenteils nicht mit der Behauptung, er habe überhaupt niemals Güter empfangen, verteidigen. Eine solche Beweiswirkung kann aus der Urkundenfunktion des

Frachtbriefs abgeleitet werden. Da der Absender regelmäßig eine Ausfertigung des Frachtbriefs, zumeist mit Annahmevermerk erhält (s. Anm. 20), kommt dieser die Funktion einer Empfangsbescheinigung zu (s. § 61 Abs. 4 EVO, Art. 8 § 5 CIM). Einzelne frachtrechtliche Spezialregelungen sehen auch eine derartige Beweiswirkung ausdrücklich vor (Art. 9 Abs. 1 CMR; Art. 11 Abs. 1 WA; zur KVO s. im Ergebnis wie hier Guelde/Willenberg Anm. 34 zu § 15 auf der Grundlage der Realvertragstheorie). Im Großcontainer-Verkehr der Eisenbahnen will § 9 Abs. 3 TransfrachtGB jede zu Lasten von Transfracht wirkende Verbindlichkeit aller Angaben im Übergabeschein ausschließen; ähnlich Art. 11 Abs. 2 IntercontainerGB für den grenzüberschreitenden Containerverkehr der Eisenbahn. Soweit es sich um die Übergabe des Containers selbst handelt, ist die Wirksamkeit dieser Klauseln zweifelhaft. Da der Transfracht-Übergabeschein in Feld 31 einen Vermerk über die Übernahme und im übrigen genaue Angaben über den Container selbst enthält, dürfte der individuelle Annahmevermerk nach § 4 AGB-Gesetz der AGB-Klausel vorgehen.

Nicht selten werden Eintragungen im Frachtbrief, die an sich Sache des Absenders wären, vom Personal des Frachtführers, meist aufgrund von Angaben des Absenders, vorgenommen. Durch seine Unterschrift billigt der Absender diese Eintragungen und muß ihre Richtigkeit bis zum Beweis des Gegenteils gegen sich gelten lassen. Unter Umständen kommt jedoch eine Haftung des Frachtführers aus Verschulden bei Vertragsschluß oder aus einem besonderen Vorvertrag in Betracht, wenn sein Personal hierbei schuldhaft Fehler begangen hat. BGH v. 22. 1. 1971, BGHZ 55, 217 (221); Muth/Lehmann zu § 13 KVO; Finger Anm. 12 zu § 57 EVO. Einzelne frachtrechtliche Bestimmungen regeln zu diesem Fragenkomplex Einzelpunkte: vgl. Art. 7 Abs. 2 CMR; vgl. § 17 Abs. 2 KVO.

cc) Der Frachtbrief als Beweis für Identität, Stückzahl, Menge, Art und Zustand der übernommenen Güter **Anm. 5**

Dieser wichtigste Teil der Beweiswirkung des Frachtbriefs ist nicht im gesamten Frachtrecht nach einheitlichen Grundsätzen zu beurteilen. Vielmehr muß in jedem Fall zunächst untersucht werden, ob die betreffenden Spezialregelungen eine besondere Beweislage vorsehen. Fehlen solche Regeln, so kann und muß auf gewisse generelle Grundsätze des allgemeinen Urkunden- und Frachtrechts zurückgegriffen werden.

aaa) Allgemeine frachtrechtliche Beweisregeln **Anm. 6**

Zu Lasten des Absenders, der den Frachtbrief ausgefüllt hat, wird man nach den oben Anm. 4 entwickelten Grundsätzen auch hinsichtlich der einzelnen Angaben über das Gut eine widerlegliche Beweiswirkung annehmen dürfen. Trägt der Absender Angaben ohne eigene Überprüfung ein (z. B. als absendender Spediteur), so tut er dies auf eigenes Risiko; entsteht ihm daraus Nachteil (z. B. durch Haftung für gefährliche Güter), so muß er den Ausgleich im Verhältnis zum Vormann suchen (z. B. zum Versender; vgl. §§ 5, 7 ADSp, Anh. I zu § 415).

Zu Lasten des Frachtführers können die einzelnen Angaben des Absenders im Frachtbrief nur wirken, wenn der Frachtbrief mindestens angenommen ist. Eine unbeschränkte Beweiswirkung der Angaben über das Gut wäre jedoch auch in diesem Fall zu weitgehend. Eine solche Beweiskraft des angenommenen Frachtbriefs kann bejaht werden, soweit ausdrückliche Spezialvorschriften sie vorsehen, sonst dagegen nur, soweit der Frachtführer die Angaben im Frachtbrief bei Übernahme des Guts geprüft hat oder hätte überprüfen müssen.

Allgemein zum Landfrachtrecht Rundnagel, Ehrenbergs Handbuch, S. 121; Baumbach/Duden, Anm. 1 zu § 426; speziell für die KVO Beitrag o. V., Transport-Dienst 1962, 277ff., 269ff.; Voigt, VP 1963, 87ff. und 1968, 72f.; Guelde/Willenberg, Anm. 38 zu § 15 und Anm. 45ff. zu § 16 KVO mit zahlreichen Angaben zur

Rechtsprechung und Literatur; Muth/Lehmann, Anm. zu § 16 KVO; ferner zur KVO: OLG Hamburg, VersR 1967, 1047 (1048); siehe Anm. 9 zu § 16 KVO; zur CMR siehe Art. 8 und 9.

In den wichtigen Fällen des Verlustes oder der Beschädigung von Gütern reicht somit der angenommene Frachtbrief als Beweis für Art, Menge, Beschaffenheit, Zustand der Güter bei Annahme nicht aus. Vielmehr muß zugleich mindestens eine Überprüfungspflicht (genauer: mindestens eine Obliegenheit zur Überprüfung) des Frachtführers bestanden haben, wie sie typischerweise bei verpackten und selbstverladenen Gütern und auch in anderen Fällen nicht oder nur teilweise besteht. Siehe zu dieser Überprüfungspflicht § 18 KVO und Art. 8 CMR sowie die dortige Kommentierung.

Diese sachlich unbestrittene Beweisregelung kann kaum aus dem allgemeinen Urkundenrecht abgeleitet werden, sondern ergibt sich wohl eher aus einem allgemeinen Grundsatz des Frachtrechts, der sich aus dem Gesichtspunkt einer sinnvollen Aufgaben- und Risikoverteilung entwickelt hat und der überall da Geltung beanspruchen kann, wo keine speziellere Regelung besteht.

Soweit nur Landfrachtrecht des HGB Anwendung findet, kann dieser Grundsatz mangels genauerer Bestimmung Geltung beanspruchen. Er gilt auch im Bereich der innerdeutschen Straßenbeförderung (siehe Anm. 16ff. zu § 16 KVO). Die BefBMö enthalten keine diesbezüglichen Spezialnormen, ebensowenig die AGNB und die ADSp.

Die für die Container-Beförderung maßgeblichen TransfrachtGB (s. Anm. 25 zu § 425) sehen strikte Beweiswirkung der Angaben zu Lasten des Absenders, aber keinerlei Beweiskraft zu seinen Gunsten vor; § 9 Abs. 2, 3 TransfrachtGB; ähnlich Art. 9, 11 Abs. 2 IntercontainerGB für den internationalen Transport. Diese Regelung dürfte beim Container-Transport nicht als unangemessen zu betrachten sein, da der Container vom Beförderer in beladenem Zustand übernommen wird und für eine Überprüfung des Inhalts nicht üblich und auch von seiten des Absenders nicht erwünscht ist.

Im ganzen läßt sich also feststellen, daß im innerdeutschen Landfrachtrecht die Überprüfungspflicht des Frachtführers maßgeblich für die Beweiskraft der Absenderangaben ist.

Anm. 7 **bbb) Spezialregelungen**

Die eisenbahnrechtlichen Sonderbestimmungen enthalten den allgemeinen Grundsätzen ähnliche, aber in Einzelheiten abweichende Regelungen. Hinsichtlich der Angaben über Gewicht und Stückzahl erbringt der Frachtbrief gegen die Eisenbahn Beweis bei Gütern, die von ihr verladen werden, auch wenn die Eisenbahn die Angaben nicht überprüft hat. Bei vom Absender selbst verladenen Gütern erbringen deren Angaben im Frachtbrief keinen Beweis gegen die Eisenbahn, auch wenn diese zur Überprüfung verpflichtet war; siehe Goltermann/Konow Anm. 9 zu § 61 EVO. Für den Zustand der Verpackung siehe § 62 Abs. 3 A. 3 EVO.

Hat jedoch die Eisenbahn in diesem Fall das Gewicht und die Stückzahl festgestellt und dies im Frachtbrief vermerkt, so erbringt dieser Vermerk Beweis; § 61 Abs. 3 EVO, Art. 8 § 4 CIM.

Anders ist die Rechtslage im internationalen Straßentransportrecht. Art. 9 Abs. 2 CMR sieht eine Vermutung für die Richtigkeit der Angaben über Anzahl, Zeichen und Nummern der Frachtstücke sowie für Übernahme in äußerlich gutem Zustand von Gut und Verpackung vor. Diese Vermutung kann jedoch vom Frachtführer durch mit Gründen versehenen Vorbehalte im Frachtbrief ausgeschlossen werden. Diese Lösung ähnelt der für das seerechtliche Konnossement in § 656 Abs. 2 HGB vorgesehenen.

Im Binnenschiffahrtsrecht bedingen die Verlade- und Transportbedingungen regelmäßig jede Verbindlichkeit der Angaben über das Frachtgut im Frachtbrief oder Ladeschein ab.

Im Luftfrachtrecht trifft Art. 11 Abs. 2 WA eine nach der Art der Eintragungen differenzierte Regelung. Die Angaben des Absenders im Luftfrachtbrief über Maße, Verpackung und Anzahl der Frachtstücke sowie über den äußerlich erkennbaren Zustand des Gutes gelten widerleglich als richtig. Die Angaben über Menge, Raumgehalt und Zustand des Gutes erbringen gegenüber dem Luftfrachtführer nur insoweit Beweis, als dieser sie in Gegenwart des Absenders nachgeprüft hat und dies auch im Frachtbrief vermerkt ist.

dd) Der Einfluß von Vermerken des Frachtführers auf die Beweiswirkung des Frachtbriefs Anm. 8

Das HGB-Landfrachtrecht enthält keine Vorschriften über Frachtführervermerke im Frachtbrief. Nach Sonderbestimmungen des Kraftverkehrs-, Eisenbahn- und Luftfrachtrechts kann jedoch der Frachtführer durch Eintragung bestimmter Vermerke die Beweiswirkung für Frachtbriefangaben über die Güter einschränken. Ebenso kann die Eintragung von Vermerken des Frachtführers über die Feststellung von Identität, Stückzahl oder Gewicht des Frachtguts Beweis zu seinen Lasten erbringen.

aaa) Feststellungsvermerke Anm. 9

Stellt der Frachtführer bei Prüfung des Gutes Abweichungen von den Angaben im Frachtbrief fest, so kann er diese seinerseits im Frachtbrief vermerken; für die Güterfernbeförderung siehe § 16 KVO sowie dort Anm. 15ff. Für den internationalen Straßenverkehr Art. 8 Abs. 1b, Abs. 2 Satz 2, 3, Abs. 3; Art. 9 Abs. 2 CMR; im Luftrecht Art. 3 Abs. 2 BefBFracht, siehe Anh. VII/4 nach 452; siehe auch Art. 11 WA, Anh. VII/2 nach § 452 HGB.

Solche Vermerke erbringen stets Beweis gegen den Frachtführer; siehe Anm. 17 zu § 16 KVO, Anh. II nach § 452. Zu Lasten des Ladungsberechtigten (Absenders, Empfängers) ist eine volle Beweiswirkung nur anzunehmen, wenn dieser die Richtigkeit der Feststellung auf dem Frachtbrief bescheinigt. Ist der Absender oder Empfänger bei der Feststellung der Identität, Menge oder Eigenschaften des Frachtguts anwesend und rügt er die Eintragungen des Frachtführers im Frachtbrief nicht, so wird prima facie die Richtigkeit der Eintragungen des Frachtführers anzunehmen sein. Eine Bestätigung des Absenders über die Richtigkeit der Überprüfung des Frachtguts erbringt vollen Beweis für die Richtigkeit dieser Feststellung; siehe im einzelnen Anm. 15ff. zu § 16 KVO.

Die Eisenbahn und der KVO-Frachtführer können ferner vom Absender die Eintragung von Mängelvermerken im Frachtbrief verlangen, wenn Verpackungsmängel oder äußere Beschädigungen des eingelieferten Gutes vorliegen (§§ 62 Abs. 2, Satz 1 und Abs. 4 EVO; Art. 12 § 1 CIM; § 18 Abs. 2, 4 KVO). Verweigert der Absender diese Eintragungen, so können Bahn oder KVO-Frachtführer die Beförderung verweigern. Die betreffenden Vermerke schließen die Beweiswirkung des Frachtbriefs aus. Mängelvermerke eines Unterfrachtführers, die nachträglich auf dem Frachtbrief angebracht werden, sind dem Empfänger gegenüber wirkungslos, können aber im Verhältnis Hauptfrachtführer – Unterfrachtführer Bedeutung gewinnen; siehe Anm. 23 zu § 432.

bbb) Unbekannt-Vermerke Anm. 10

Im internationalen Straßentransportrecht enthalten Eintragungen im Frachtbrief über Anzahl, Zeichen und Nummern der Frachtstücke (Art. 8 Abs. 1a CMR) auch

dann Beweiskraft, wenn sie vom Frachtführer nicht nachgeprüft sind (Art. 9 Abs. 2 CMR). Diese Beweiskraft kann der Frachtführer durch die Eintragung eines mit Gründen versehenen Vorbehaltes ausschließen, wenn ihm keine ausreichenden Mittel zur Prüfung der Angaben zur Verfügung stehen. Hinsichtlich des Inhalts der Sendung werden bei Überprüfung Nichtübereinstimmungen mit den Absenderangaben auf dem Frachtbrief eingetragen und zerstören damit ebenfalls die Beweiswirkung des Frachtbriefs. Die KVO sieht einen derartigen Unbekannt-Vermerk an sich nicht vor; es ist jedoch unstreitig, daß er dann zulässig ist, wenn bei Stückgütern die Prüfung von Gewicht und Stückzahl dem Frachtführer nicht möglich ist. Auch in diesem Fall entfällt dann die Beweiskraft der Absenderangaben im Frachtbrief; siehe Guelde/Willenberg Anm. 30 zu § 16 KVO; zum Eisenbahnrecht siehe § 58 EVO; Art. 7 §§ 2, 3 CIM.

Anm. 11 **c) Der Frachtbrief als Träger von Spezialabreden, Absenderanweisungen und -mitteilungen**

Da der Frachtbrief das Frachtgut auf seiner Reise begleitet, eignet er sich dafür, jedem am Transport Beteiligten jederzeit Auskunft über die Einzelheiten der Beförderung zu geben. Er dient daher u. a. dazu, Sonderabreden, Absenderanweisungen oder -mitteilungen aufzunehmen. Diese Funktion wird in den Katalogen der betreffenden Bestimmungen über die freiwilligen Angaben im Frachtbrief deutlich. Siehe hierzu § 11 Abs. 2 KVO; davon etwas abweichend § 11 Abs. 2 KVORb; Art. 6 Abs. 2 CMR; § 2 Abs. 3 Ziff. 10, 13 BefBMö; § 56 Abs. 2 EVO; Art. 6 §§ 7, 9 CIM; für das Luftrecht Art. 8 WA und Art. 3 BefBFracht (Langform).

In vielen Fällen sind Nebenabreden, Weisungen oder Angaben für den Beförderer nur verbindlich, wenn sie im Frachtbrief eingetragen sind. Wertdeklarationen oder Angaben eines Lieferinteresses (s. dazu Anm. 42, 44, 52, 60, 68, 69 zu § 429 mit weiteren Hinweisen) beruhen regelmäßig auf entsprechenden Eintragungen im Frachtbrief.

Anm. 12 **d) Der Frachtbrief als Grundlage der Frachtberechnung**

Der Frachtbrief ist, soweit eine Frachtzahlungspflicht des Empfängers besteht, für deren Höhe maßgeblich. Siehe § 436 und die dortige Kommentierung; § 25 Abs. 2 S. 3 KVO; Art. 13 Abs. 2 CMR; § 75 Abs. 2 EVO; Art. 16 § 1 Abs. 2 und 17 Abs. 4 S. 1 CIM; § 9 Abs. 3 S. 2 Transfracht-Geschäftsbedingungen. Die Frachtberechnung selbst ist dagegen regelmäßig entsprechend den – meist zwingenden – Tarifen vom wirklich beförderten Frachtgut, nicht von den Angaben im Frachtbrief abhängig.

Da jedoch der Frachtbrief unter bestimmten Voraussetzungen Beweis für das verladene Gut erbringen kann (siehe oben Anm. 4, 5), sind mangels Gegenbeweis die in ihm enthaltenen Angaben mittelbar auch für die Frachtberechnung maßgebend.

Eine besondere Auswirkung auf die Höhe der Fracht kann der Frachtbrief auch noch nach § 31 GüKG haben. Danach hat der Absender bei bestimmten unrichtigen, ungenauen oder unvollständigen Angaben im Frachtbrief im Güterfernverkehr einen Zuschlag zum Beförderungsentgelt zu zahlen, wobei das Nähere durch die Beförderungsbedingungen bestimmt wird. Während die BefBMö einen solchen Zuschlag nicht vorsehen, trifft § 22 KVO eine eingehende Regelung. Danach kann und muß der KVO-Frachtführer im Regelfall den Zuschlag nachfordern; siehe im einzelnen die Kommentierung zu § 22 KVO Anh. II nach § 452.

Anm. 13 **e) Der Frachtbrief als verfügungshinderndes Papier (Sperrpapier)**

In allen Teilgebieten des Frachtrechts, in denen Frachtbriefe ausgestellt werden, wird eine bestimmte Ausfertigung des Frachtbriefs dem Absender ausgehändigt. In der

KVO ist diese als „Durchschrift für den Empfänger" bezeichnet (§ 10 Abs. 2 S. 2 KVO); in der CMR heißt sie „1. Ausfertigung" (Art. 5 Abs. 1 S. 3 CMR); in den BefBMö „dritte Durchschrift" (§ 2 Abs. 4 S. 1 BefBMö); im Eisenbahnrecht wird die Absenderausfertigung als „Frachtbriefdoppel" bezeichnet (§ 56 Abs. 11 EVO; Art. 6 § 1 CIM (verzichtbar)); im Luftrecht schließlich heißt die Absenderausfertigung „drittes Stück" (Art. 6 Abs. 2 S. 3 WA) und wird in der Literatur üblicherweise als „Luftfrachtbriefdritt" bezeichnet.

Diese Ausfertigungen haben zunächst die Funktion, dem Absender den Nachweis für den Abschluß des Frachtvertrages und die Übergabe der Güter zu erleichtern. Hierfür kommt die 1. Ausfertigung des Frachtbriefs nicht in Betracht, weil diese das Frachtgut auf der Reise zu begleiten hat. Die Absenderausfertigungen sind in keinem der Bereiche als begebbare Papiere (wie Konnossement, Ladeschein) ausgestattet. Vielmehr steht der Auslieferungsanspruch nicht ihrem Inhaber, sondern grundsätzlich dem im Frachtbrief bezeichneten Empfänger zu. Die Absenderausfertigung des Frachtbriefs gewinnt aber in den meisten Sparten des Frachtrechts – nicht jedoch im innerdeutschen Straßenbeförderungsrecht – eine gewisse Bedeutung, sobald der Absender nachträglich seine während des Transports noch bestehende Herrschaft über das Frachtgut ausüben will. Die Geltendmachung der frachtrechtlichen Verfügungsrechte des Absenders (z. B. Anhaltung, Rückbeförderung, Auslieferung an eine andere als die im Frachtbrief genannte Person; siehe dazu im einzelnen die Anm. zu § 433 HGB) ist nämlich regelmäßig von der Vorlage der Absenderausfertigung abhängig (Art. 12 Abs. 5a CMR; Art. 12 Abs. 3 WA; Art. 7 Abs. 1 S. 2 BefBFracht; Art. 21 § 2 Abs. 2 CIM; § 72 Abs. 7 EVO).

Mit der Übergabe der Ausfertigung an eine andere Person (Empfänger, zur Zahlung des Kaufpreises angewiesene Bank) begibt sich daher der Absender seiner Möglichkeit, noch in den Transportablauf einzugreifen. Somit kann sich der Empfänger, sobald er die Absenderausfertigung in Händen hat, darauf verlassen, daß die Ware – vorbehaltlich der möglichen Transportschäden – an ihn abgeliefert wird. Hieraus rechtfertigt sich die Bezeichnung als „Sperrpapier", denn die Weggabe der Empfängerausfertigung sperrt die Möglichkeit des Absenders zu weiteren Verfügungen; s. dazu Rehfeldt/Zöllner, Wertpapierrecht, 11. Aufl., S. 123. Da der Inhaber des Sperrpapiers, wenn er auch als Empfänger benannt ist, eine praktisch unentziehbare Anwartschaft auf Auslieferung des Gutes hat, kann die Empfängerausfertigung im Rahmen von Dokumentenklauseln als andienungsfähig anerkannt werden. Enthält die Absenderausfertigung des Frachtbriefs ein Empfangsbekenntnis des Frachtführers, obwohl dieser das Gut nicht erhalten hat, so haftet der Frachtführer dem geschädigten Dritten, insbesondere im Falle der Zahlung aufgrund eines Dokumentenakkreditivs. Siehe zum Luftfrachtbrief eingehend BGH vom 19. 3. 1976, WM 1976, 566ff. Die internationalen „Einheitlichen Richtlinien und Gebräuche für Dokumentenakkreditive (revidierte Fassung von 1974)" erkennen in Art. 24 Frachtbriefe, insbesondere auch solche von Frachtverkehrsunternehmen, als andienungsfähige Dokumente an, wenn sie den Empfangsstempel des Frachtführers oder eine Unterschrift tragen, welche die des Frachtführers oder seines Agenten zu sein scheint.

Im innerdeutschen Straßenfrachtrecht hat die Absenderausfertigung des Frachtbriefs keine verfügungssperrende Funktion. Nach §§ 27 KVO, 27 KVORb, 5 BefBMö sind Absenderverfügungen bis zur Ankunft des Guts am Bestimmungsort jederzeit möglich und nicht von der Vorlage der Absenderausfertigung abhängig. Das gleiche gilt für Container-Transporte nach § 14 TransfrachtGB. Der Sicherungswert der KVO- und BefBMö-Frachtbriefe ist daher nur gering, obwohl sie andienungsfähig i. S. von Art. 22 der Einheitlichen Richtlinien und Gebräuche für Dokumentenakkreditive sind. Wegen der kurzen Dauer innerdeutscher Kfz-Transporte dürfte diese Frage

jedoch praktisch keine Rolle spielen. Siehe zur Ausstellung einer „reinen" Spediteurübernahmebescheinigung durch den CMR-Frachtführer als anzudienendes Dokument: OLG Düsseldorf vom 6. 9. 1973, VersR 1975, 232f.

Die Sperrwirkung der Absenderausfertigung erstreckt sich nicht nur auf die Sicherung des Auslieferungsanspruchs, sondern auch auf die Ersatzansprüche gegen den Frachtführer wegen Ladungsschäden, die praktisch an die Stelle der Auslieferungsansprüche treten. Zur Geltendmachung dieser Ansprüche ist teilweise die Vorlage des Frachtbriefs bzw. der Absenderausfertigung vorgeschrieben. Nach § 95 Abs. 2 EVO, Art. 43 § 3 CIM hat der Absender das Frachtbriefdoppel, der Empfänger den Frachtbrief vorzulegen, wenn er ihn bereits erhalten hat.

Nach § 37 KVO ist ebenfalls bei der Geltendmachung der Ersatzansprüche die Vorlage des Frachtbriefs vorgeschrieben. Es gelten aber Ausnahmen, wenn der Empfänger zustimmt oder die Annahme verweigert hat. Außerdem kann bei Verlust des Frachtbriefs der Beweis für die schadensersatzbegründenden Tatsachen auch in anderer Weise geführt werden.

Die Sperrwirkung der Absenderausfertigung des Frachtbriefs ist nicht undurchbrechbar. Vielmehr kann die Berechtigung auch in anderer Weise als durch den Frachtbrief nachgewiesen werden. Hierzu bedarf es keines wertpapierrechtlichen Aufgebotsverfahrens, sondern nur eines anderweitigen Berechtigungsnachweises. Regelmäßig wird jedoch der Absender, wenn er seine Ausfertigung des Frachtbriefs nicht vorlegen kann, die Ablieferung an den betreffenden Empfänger schon aus zeitlichen Gründen nicht mehr verhindern können. Insbesondere ist ihm auch eine Anhaltung des Frachtgutes nur bei Berechtigungsnachweis möglich. Die Aufnahme der Absenderausfertigung des Frachtbriefs in die Reihe der andienungsfähigen Papiere in den Einheitlichen Richtlinien und Gebräuchen für Dokumentenakkreditive beweist, daß diese Sicherung für die Praxis ausreichend ist.

Anm. 14 **f) Die Übergabe des Frachtbriefs als Zeitpunkt für die Entstehung der Empfängerrechte**

Siehe hierzu die Kommentierung zu § 435 mit Hinweisen auf frachtrechtliche Spezialregelungen.

Anm. 15 **g) Öffentlich-rechtliche Funktionen des Frachtbriefs**

Im deutschen Kraftverkehrsrecht dient der Frachtbrief auch als Unterlage der Tarifüberwachung. § 28 GüKG (Anh. I nach § 452) sieht daher eine unter der Sanktion des Ordnungswidrigkeitsverfahrens (§ 99 Abs. 1 Nr. 5 GüKG) stehende Pflicht des Güterfernverkehrsunternehmers zur ordnungsgemäßen Ausstellung der Beförderungs- und Begleitpapiere vor. Dementsprechend enthalten die betreffenden Frachtbriefformulare Kopien, die für die Tarifüberwachung bestimmt sind. Diese Funktionen des Frachtbriefs berühren die privatrechtlich-vertraglichen Rechtsbeziehungen zwischen den am Frachtvertrag Beteiligten nicht. Der Absender ist jedoch öffentlich-rechtlich für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben im Frachtbrief verantwortlich (§ 30 GüKG) und kann hierfür nach § 99 Nr. 4a) b) mit einer Ordnungsstrafe bis zu 5000 DM belegt werden. Ferner kann die nicht ordnungsgemäße Ausfüllung des Frachtbriefs zur Verwirklichung von Frachtzuschlägen führen; siehe oben Anm. 12. Siehe im einzelnen auch die Literatur zum GüKG, Vorbem., Anh. I nach § 452, insbesondere Balfanz/von Tegelen und Hein/Eichhoff u.a. Anmerkungen zu §§ 28, 30, 31 GüKG.

Anm. 15a **h) Bedeutung des Frachtbriefs für die Eigentumslage**

Dient der Frachtvertrag der Erfüllung von Lieferpflichten des Absenders, so kann der Frachtführer im Übereignungsgeschäft eine Rolle spielen, z.B. als Vertreter und

Besitzmittler des Verkäufers oder Käufers auftreten. Neben anderen Indizien zur Ermittlung des Übereignungswillens des Verkäufers können auch Eintragungen im Frachtbrief bedeutsam sein; siehe hierzu BGH vom 18. 6. 1968, NJW 1968, 1929 (1932).

2. Rechtsnatur des Frachtbriefs **Anm. 16**

Nach den oben beschriebenen Funktionen ist der Frachtbrief in erster Linie eine Beweisurkunde mit vielfältiger, differenzierter Beweiswirkung. Er ist jedoch kein Wertpapier i. S. der verschiedenen Wertpapierdefinitionen (s. hierzu Rehfeldt/Zöllner, Wertpapierrecht, 10. Aufl. 1972, S. 11; aus der Sicht des englischen Rechts zum CMR-Frachtbrief: Hill, ETR 1976, 188f.), da er keine Ansprüche verbrieft. Er ist weder Inhaberverpflichtungszeichen, noch Legitimationspapier noch Traditionspapier; BGH vom 4. 6. 1976, NJW 1976, 1746f. = BB 1976, 1050 = MDR 1976, 996. Die Ausübung der Absenderrechte ist nur formal an die Vorlage der Absenderausfertigung gebunden. Die Tatsache, daß ein anderweitiger Nachweis der Berechtigung ohne wertpapierrechtliches Aufgebotsverfahren die Absenderausfertigung ersetzen kann, beweist, daß es sich nicht um eine echte Verbriefung handelt. Im übrigen enden die Absenderrechte ohnehin spätestens mit der Ablieferung an den Empfänger, vielfach bereits mit der Ankunft am Bestimmungsort oder mit der Aushändigung des Frachtbrieforiginals an den Empfänger (s. die Anm. zu § 435 HGB).

Der Frachtbrief ist im übrigen auch kein Traditionspapier wie Konnossement, Ladeschein oder Lagerschein; er vertritt rechtlich nicht die Ware.

II. Die Regelung des § 426 HGB **Anm. 17**

§ 426 ist durch Spezialregelungen ähnlichen Inhalts praktisch weitgehend verdrängt. Siehe oben Anm. 2ff. Die Vorschrift bleibt jedoch überall anwendbar, wo es an Sonderbestimmungen fehlt und kann daher nicht als gänzlich bedeutungslos betrachtet werden.

1. Anspruch des Frachtführers auf Ausstellung eines Frachtbriefs (§ 426 Abs. 1 HGB) **Anm. 18**

a) Grundsätzliches

Zwischen der Ausstellung des Frachtbriefs durch den Absender und der Annahme durch den Frachtführer muß unterschieden werden. An die Ausstellung knüpfen sich vor allem Beweiswirkungen zu Lasten des Absenders, an die Annahme solche zu Lasten des Frachtführers (s. oben Anm. 3–10). Ferner kann nach bestimmten Spezialregelungen der Absender einen Anspruch gegen den Frachtführer auf Erteilung einer besonderen Ausfertigung haben (s. oben Anm. 13 und unten Anm. 20).

b) Der Anspruch auf Ausstellung des Frachtbriefs nach Spezialregeln des Frachtrechts **Anm. 19**

§ 426 Abs. 1 HGB ist im Landfrachtrecht teilweise durch Sonderbestimmungen verdrängt. Nach der KVO ist die Ausstellung wie im Eisenbahnrecht aus Verwaltungs- und Tarifgründen öffentlich-rechtlich verbindlich vorgeschrieben (§ 10 Abs. 1 KVO; § 10 Abs. 1, 2 KVORb). Das gleiche gilt für die Möbelförderung zwingend im Fernverkehr (§ 2 Abs. 1 und 2 BefBMö). In der CMR ist die Ausstellung des Frachtbriefs als eine gemeinsame Angelegenheit der Parteien behandelt (Art. 5 Abs. 1), wobei offenbar jede Partei gegen die andere einen Anspruch auf Mitwirkung hat (arg. e art. 5 § 2 CMR). Im Güternahverkehr fehlt es in AGNB und ADSp an entsprechenden Bestimmungen. Somit gilt hier (wie im Binnenschiffahrtsrecht gem.

§ 26 BSchG) noch § 426 Abs. 1 HGB (s. zum Eisenbahnrecht § 55 Abs. 1 EVO; Art. 6 § 1 CIM; zum Luftrecht Art. 5 Abs. 1 WA, Art. 3 Abs. 1 S. 1, 2 BefBFracht (Langform)).

Die Verpflichtung des Absenders zur Ausstellung des Frachtbriefs gewinnt vor allem praktische Bedeutung, wenn sie unsorgfältig erfüllt wird (s. dazu § 426 Abs. 3 HGB und unten Anm. 22).

Auf die Ausstellung des Frachtbriefs kann der Frachtführer nach HGB-Recht verzichten. Für den Güternahverkehr ist dies wohl auch üblich. Die AGNB sehen dementsprechend keinen Frachtbrief vor. Auch die ADSp enthalten keine Regelung. Die BefBMö gestatten in § 2 Abs. 2 den Verzicht des Frachtführers auf den Frachtbrief. Nach der KVO und dem Eisenbahnrecht ist der Frachtbrief dagegen zwingend vorgeschrieben. Auch soweit die Ausstellung des Frachtbriefs zwingend angeordnet ist, wird durch ein Fehlen der Frachtvertrag nicht unwirksam; s. oben Anm. 2.

Anm. 20 **c) Die Annahme des Frachtbriefs durch den Frachtführer**

Daß der Frachtbrief entgegengenommen wird, versteht sich von selbst. Die frachtrechtlichen Spezialregelungen sehen aber durchweg eine Pflicht des Frachtführers zur Dokumentation der Annahme durch Unterschrift oder Abstempelung vor, um die daran geknüpfte Beweiswirkung besser abzusichern. Unterschrift: § 15 Abs. 1 S. 2 KVO; § 2 Abs. 1 S. 3 BefBMö; Art. 5 Abs. 1 S. 1 CMR; Annahmevermerk: § 15 Abs. 1 S. 2 KVORb; Stempelung: § 61 Abs. 1 S. 1, Abs. 4 EVO; Art. 8 § 1 S. 1, § 2 CIM; Unterschrift oder Stempel: Art. 6 Abs. 2–4 WA. Rückgabe eines Blattes: § 12 Abs. 1 TransfrachtGB.

Anm. 21 **d) Die Ausstellung der Absenderausfertigung**

Das HGB erwähnt die Absenderausfertigung des Frachtbriefs nicht. Da diese wegen ihrer Beweis- und Sperrwirkung wichtig ist, gewähren die Spezialregelungen dem Absender einen Anspruch auf Erteilung dieser Ausfertigung. Auch soweit von einem Anspruch nicht die Rede ist, sondern nur die Ausstellung angeordnet ist, kann davon ausgegangen werden, daß der Absender einen solchen Anspruch hat (siehe Art. 5 Abs. 1 S. 3 CMR; § 10 Abs. 2 KVO; § 16 Abs. 7 KVO; § 2 Abs. 4 BefBMö; Art. 6 Abs. 2 WA; §§ 56 Abs. 11; 61 Abs. 4 EVO; Art. 6 Abs. 1 CIM; siehe auch oben Anm. 13).

Anm. 22 **2. Der Inhalt des Frachtbriefs (§ 426 Abs. 2 HGB)**

§ 426 Abs. 2 enthält einen für moderne Verhältnisse unvollständigen und nicht zwingenden Katalog der Frachtbriefangaben. Die spezielleren Bestimmungen für die einzelnen Verkehrszweige weisen eingehendere Regelungen auf. Da die benutzten Frachtbriefformulare diesen Sonderbestimmungen entsprechen, ist § 426 Abs. 2 HGB praktisch gegenstandslos. Siehe daher statt dieser Vorschrift: § 11 KVO; § 11 KVORb; Art. 6 Abs. 1–3 CMR; § 2 Abs. 3 BefBMö; Art. 8 WA; § 56 Abs. 1, 2 EVO; Art. 6 § 6 CIM.

Ein Frachtbrief, in dem einzelne Angaben fehlen oder unrichtig sind, ist deshalb nicht wirkungslos. Dies ergibt sich schon daraus, daß § 426 Abs. 2 nur eine Sollvorschrift ist; RGZ 80, 58 (60f.). Die Auswirkung der Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit ergibt sich – abgesehen von den in Abs. 3 geregelten Haftungsfolgen – jeweils aus der Funktion der betreffenden Eintragung. Die frachtrechtlichen Sondernormen stellen nur gelegentlich spezielle Regeln für solche Fälle auf. So bestimmt z. B. Art. 7 Abs. 3 CMR, daß der Frachtführer dem jeweils Verfügungsberechtigten für

Schadensfolgen haftet, wenn im CMR-Frachtbrief der Hinweis auf die zwingende Geltung der CMR fehlt. Weitergehend führt das Fehlen des Hinweises auf die zwingenden Bestimmungen des WA im Luftfrachtbrief nach Art. 9 WA 1955 zum gänzlichen Wegfall der Haftungsbeschränkung. In der Fassung von 1929 ist eine Sanktionsregelung ähnlicher Art für zahlreiche Angaben des Luftfrachtbriefs enthalten. Siehe ferner zur Frage der Wirksamkeit nicht im Frachtbrief vermerkter Nebenabreden Anm. 6 zu § 11 KVO.

Fraglich ist, ob beim Fehlen mehrerer wichtiger Angaben überhaupt noch ein Frachtbrief vorliegt. Für die KVO hätte dies – wenn man der hier abgelehnten Formalvertragstheorie folgen würde – die unerwünschte Folge, daß kein Frachtvertrag zustande gekommen wäre; s. dazu oben Anm. 57 zu § 425 und Anm. 3 zu § 15 KVO, Anh. II nach § 452. Eine solche Konsequenz braucht freilich nicht gezogen zu werden. Da der Frachtbrief kein Wertpapier ist, entsteht niemandem ein Nachteil, wenn man auch einen grob unvollständigen Frachtbrief als gültig betrachtet. Immerhin können dann wenigstens die Angaben, die in ihm enthalten sind, ihre Wirkung entfalten. Allerdings kann z. B. das Fehlen der Unterschrift oder der Absenderangabe die Beweiswirkung zerstören, wenn nicht anderweitig bewiesen werden kann, daß der Frachtbrief vom Absender ausgestellt worden ist. Fehlende Angaben über die Kennzeichnung der Frachtstücke können je nach Fall den besonderen Nachweis erforderlich machen, daß sich der Frachtbrief auf ein bestimmtes Gut bezieht. Das gleiche gilt für das Fehlen der Empfängerangabe. Ist im Frachtbrief der Frachtbetrag nicht eingetragen, so wird auch bei Annahme von Frachtbrief und Gut kein Zahlungsanspruch an den Empfänger begründet (siehe § 435 HGB und die dortigen Anmerkungen).

In der Literatur zur KVO herrscht demgegenüber die Auffassung vor, zumindest die Angaben über Absender, Empfänger, Inhalt der Sendung, Verlade- und Bestimmungsort seien erforderlich, damit überhaupt ein wirksamer Frachtbrief vorliege; siehe Guelde/Willenberg, 4 zu § 11 KVO mit weiteren Literaturhinweisen. Diese Auffassung führt – selbst wenn man der Theorie vom Formalvertrag mit der Rechtsprechung nicht folgt – vielfach zu unangemessenen Ergebnissen. So würde z. B. dem KVO-Frachtführer kein Anspruch gegen den Empfänger auf Zahlung der Fracht und der Kosten nach § 25 Abs. 2 S. 3 KVO (entsprechend § 436 HGB) zustehen, wenn er übersehen hätte, daß der Frachtbrief zum Verladeort oder dem Inhalt einer unbestritten korrekt abgelieferten Sendung keine Angaben enthielt. In diesem Falle läge kein Frachtbrief vor und es würde an einer Voraussetzung der Entstehung der Ansprüche gegen den Empfänger fehlen. Somit wäre der Frachtführer wegen eines kleinen Fehlers, nämlich mangelnder Überprüfung der Frachtbriefeintragungen – mit dem Verlust sämtlicher Ansprüche gegen den Empfänger belastet. Hierin läge eine sachlich nicht gerechtfertigte Überreaktion der Rechtsordnung. Demgegenüber ist die Beurteilung der Frage nach funktionalen Gesichtspunkten, wie sie hier vorgeschlagen wird, vorzuziehen.

3. Die Haftung des Absenders für Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben im Frachtbrief (§ 426 Abs. 3) Anm. 23

a) Allgemeines

§ 426 erlegt dem Absender eine strenge Haftung für Richtigkeit und Vollständigkeit seiner Angaben im Frachtbrief auf. Diese Haftungsbestimmung ist durch inhaltlich entsprechende Sondernormen der Spezialregelungen weitgehend verdrängt (§ 13 Abs. 1 und 2 KVO = KVORb; Art. 7 Abs. 1, 2 CMR; § 2 Abs. 8 BefBMö; § 9 Abs. 2 TransfrachtGB; Art. 10 Abs. 1 u. 2 WA; Art. 3 Abs. 4 BefBFracht Langform; Art. 7 § 1 CIM; § 57 Abs. 1 EVO; siehe auch die öffentlich-rechtlichen

Vorschriften der §§ 30, 31 GüKG). Die Haftung des Absenders nach § 426 Abs. 3 HGB ist objektive Haftung ohne Verschulden; siehe bereits RGZ 96, 277 (279).

Dies rechtfertigt sich aus dem Gedanken der Risikozuweisung. Der Absender steht dem Frachtgut näher als der Frachtführer. Daher muß er die Gewähr für Fehler bei der Eintragung übernehmen. Der Grundsatz der Haftung ohne Verschulden ist in allen angeführten Spezialregelungen in gleicher Weise zugrunde gelegt.

Typische Fälle der Haftung für Fehler bei der Frachtbriefausfüllung: Unrichtige oder unvollständige Angaben über die beförderte Ladung führen zu Schäden am Beförderungsmittel oder mitverladenen Gütern (z. B. durch Geruchs- und Feuchtigkeitseinwirkung, Selbsterhitzung, Ansteckung). In besonderem Maße gilt dies für „gefährliche Güter"; siehe Anm. 3 zu § 8 KVO. Durch fehlerhafte Angaben können auch Verzögerungen und damit Nutzungsverluste des Beförderungsmittels eintreten. Siehe zur Nichtübereinstimmung mit den Angaben auf den einzelnen Kollo: OLG Hamburg, VersR 1953, 277.

Anm. 24 **b) Mitverschulden**

Wird der Schaden durch ein fehlerhaftes Verhalten des Frachtführers mit verursacht, so tritt eine Schadensteilung nach § 254 BGB ein, obwohl dies in § 426 im Gegensatz zu § 427 nicht besonders erwähnt ist; Baumbach/Duden Anm. 2 C zu § 426; Schlegelberger/Geßler Anm. 22 zu § 426; Helm, Haftung, S. 141. RGZ 37, 12; 96, 279; zur KVO beiläufig BGH v. 22. 1. 1954, BGHZ 12, 136 (140); Guelde/Willenberg Anm. 15 zu § 13 KVO. Dies wird insbesondere dann der Fall sein, wenn die Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit des Frachtbriefs für den Frachtführer erkennbar war und er dennoch die erforderliche Rückfrage oder Vorsichtsmaßnahme unterlassen hat. Die Abwägung der Schadensquote bereitet allerdings in solchen Fällen erhebliche Schwierigkeiten, da eine objektive Haftung ohne Verschulden mit allen Graden von Verschulden zusammentreffen kann. Generelle Regeln können hierfür nicht aufgestellt werden; vielmehr muß die Entscheidung an den Merkmalen des Einzelfalls orientiert werden.

Anm. 25 **c) Ausfüllung des Frachtbriefs durch den Frachtführer**

Von besonderer Bedeutung ist der praktisch häufige Fall, daß die Absenderangaben im Frachtbrief auf Wunsch des Absenders vom Frachtführer oder seinen Leuten selbst eingetragen werden. Da diese Eintragungen an sich Pflicht des Absenders sind, handeln in solchen Fällen der Frachtführer bzw. seine Leute als Erfüllungsgehilfen des Absenders. Es kommt somit für die Absenderhaftung grundsätzlich nicht darauf an, wer den Frachtbrief ausgefüllt hat. Demgemäß sehen die Sonderbestimmungen der frachtrechtlichen Spezialregelungen teilweise ausdrücklich eine Haftung des Absenders vor, wenn der Frachtbrief durch den Frachtführer ausgefüllt ist (§ 13 Abs. 2 KVO; Art. 7 Abs. 2 CMR: Vermutung, daß der Frachtführer im Namen des Absenders gehandelt hat; Art. 3 Abs. 4 BefBFracht Langform; § 57 Abs. 2 EVO; Art. 39 Abs. 2 CIM). Auch in diesen Fällen wird jedoch ein mitwirkendes Verschulden des Frachtführers oder seiner Leute zu berücksichtigen sein, so z. B. wenn diesen bekannt oder erkennbar war, daß die Angaben über das Frachtgut nicht richtig waren. Siehe zur Frage der Anrechnung von Verschulden des vom Gläubiger gestellten Hilfspersonals in einem kaufrechtlichen Fall: BGH v. 29. 10. 1975, WM 1975, 1257 (1258).

Zur Haftung für Begleitpapiere siehe § 427 Abs. 2 HGB. Zur öffentlich rechtlichen Verantwortung des Absenders für die Richtigkeit der Angaben siehe oben Anm. 15.

§ 427

(1) Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtführer die Begleitpapiere zu übergeben, welche zur Erfüllung der Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind.

(2) Er haftet dem Frachtführer, sofern nicht diesem ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, die aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder der Unrichtigkeit der Papiere entstehen.

Inhaltsübersicht

Literatur

I. Allgemeines Anm. 1

1. Die Regelung des § 427 HGB
2. Sonderregelungen frachtrechtlicher Spezialgebiete Anm. 2

II. Die Pflicht zur Übergabe der Begleitpapiere (§ 427 S. 1) Anm. 3; 4

III. Haftung des Absenders für Fehlen, Unzulänglichkeit und Unrichtigkeit der Begleitpapiere Anm. 5

IV. Haftung des Frachtführers für Schäden, die dem Absender im Zusammenhang mit Begleitpapieren entstehen Anm. 6

V. Öffentlich-rechtliche Bestimmungen über Begleitpapiere Anm. 7

Literatur: Siehe zu § 425

I. Allgemeines Anm. 1

1. Die Regelung des § 427 HGB

§ 427 regelt in Satz 1 die Pflicht zur Übergabe der für die Beförderung erforderlichen Begleitpapiere; Satz 2 statuiert die Haftung des Absenders beim Fehlen, der Unzulänglichkeit oder Unvollständigkeit dieser Papiere. Zur entsprechenden Haftung des Frachtführers für Verlust und Mißbrauch der Begleitpapiere siehe unten Anm. 6.

Die Pflicht des Absenders zur Übergabe der Begleitpapiere soll den Frachtführer instand setzen, den Transport ungestört durch behördliche Maßnahmen auszuführen. Insbesondere beim grenzüberschreitenden Verkehr, aber unter Umständen auch im Inlandsbereich, können behördliche Erlaubnisse, Zoll- und Steuerformalitäten erforderlich sein. Für diese Verwaltungsverfahren werden im allgemeinen schriftliche Nachweise verlangt. Wird wegen des Fehlens dieser Papiere das Beförderungsmittel angehalten oder beschlagnahmt, weil die beförderten Güter den Anforderungen in- oder ausländischer Behörden nicht entsprechen oder weil mangels Begleitpapieren die notwendigen Nachweise nicht geführt sind, so können am Gut wie am Beförderungsmittel ebenso wie an mitbeförderten Gütern anderer Absender erhebliche Schäden entstehen; auch der Einnahmenverlust durch Stilliegen des Transportmittels kann beträchtlich sein. Andererseits ist der Frachtführer, der in der Regel weder das Gut noch die dieses Gut betreffenden Rechtsverhältnisse kennt, nicht in der Lage, die nötigen Begleitpapiere zu beschaffen. Durch § 426 S. 1 ist daher die Beschaffung dieser Papiere dem Absender zugewiesen, die nicht ordnungsgemäße Erfüllung dieser Verpflichtung wird von S. 2 mit scharfer Haftungssanktion belegt.

2. Sonderregelungen frachtrechtlicher Spezialgebiete Anm. 2

§ 427 HGB hat Parallelen in den meisten frachtrechtlichen Spezialregelungen. Siehe § 12 Abs. 1 KVO; Art. 11 Abs. 1, 2 CMR; § 3 S. 2 BefBMö; §§ 9 AGNB, 7 a Abs. 2 ADSp; § 65 Abs. 1 EVO; Art. 13 § 1 und § 2, S. 2 CIM; § 26 BschG verweist auf § 427 HGB; Art. 16 Abs. 1 S. 1 WA; Art. 12 BefBFracht Langform.

In den genannten Bestimmungen ist durchweg eine dem § 427 HGB sehr ähnliche Regelung vorgesehen. Diese Vorschriften gehen als leges speciales dem § 427 HGB

vor. Wegen ihrer Ähnlichkeit lassen sich aber praktisch alle zu § 427 entwickelten Grundsätze auf sie anwenden.

Anm. 3

II. Die Pflicht zur Übergabe der Begleitpapiere (§ 427 S. 1)

Umfang und Einzelheiten der Pflicht richten sich nach mehreren Faktoren: insbesondere nach der Art des Gutes, des Beförderungsmittels, nach Zeit und Ort des vorgesehenen Transports, nach den anwendbaren öffentlich-rechtlichen Vorschriften, hier wiederum besonders nach ausländischen Zoll-, Devisen-, Transit- und Sicherheitsvorschriften. Da der Absender nicht nur das Frachtgut, sondern auch das Beförderungsziel und den Beförderungsweg auswählt, muß er auch die für diese Beförderung geltenden Bestimmungen kennen und für ihre Erfüllung sorgen. Ist der Absender ein Spediteur, so gehört die Sorge für die Begleitpapiere zu den ihm gegenüber dem Versender obliegenden Pflichten (siehe Anm. 47 zu §§ 407–409 HGB und die dort angegebene Rechtsprechung). Befördert der Spediteur im Selbsteintritt das Frachtgut selbst, so bleiben seine Spediteurpflichten aufrechterhalten; siehe Anm. 4 zu § 412 HGB.

Anm. 4

Der Frachtführer seinerseits ist nicht verpflichtet, die Vollständigkeit, Richtigkeit und Zulänglichkeit der Papiere zu prüfen; entsprechende Regelungen enthalten die meisten der oben Anm. 2 angegebenen frachtrechtlichen Sonderbestimmungen. Fallen dem Frachtführer allerdings Mängel der Beförderungspapiere auf, so gebietet ihm die Treuepflicht, den Absender auf diesen Umstand hinzuweisen; da der Frachtführer verpflichtet ist, Schaden vom Gut abzuwenden und auch eigenen Schaden zu verhüten (§ 254 BGB), kann trotz der grundsätzlichen Verneinung einer Rechtspflicht in krassen Fällen ausnahmsweise eine Prüfung der Begleitpapiere von seiner Seite erforderlich sein, insbesondere wenn der Frachtführer bereits den Verdacht der Unvollständigkeit der Papiere hat. Die Verletzung solcher Hinweis- und ausnahmsweisen Prüfungspflichten des Frachtführers führt zum Haftungsausschluß oder zur Schadensteilung, evtl. auch zu einer Haftung des Frachtführers selbst. Siehe unten Anm. 6.

Anm. 5

III. Haftung des Absenders für Fehlen, Unzulänglichkeit und Unrichtigkeit der Begleitpapiere

§ 427 S. 2 HGB gibt dem Frachtführer einen Anspruch auf Ersatz des Schadens, der ihm aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder der Unrichtigkeit der Begleitpapiere entsteht. Die Haftung ist wie die des § 426 Abs. 3 nicht von einem Verschulden des Absenders abhängig. Dieser hat vielmehr kraft Gesetzes für die ordnungsgemäße Erfüllung der in § 427 S. 1 ihm auferlegten Pflichten Gewähr zu leisten; so schon zum früheren Art. 393 ADHGB: ROHG 24, 206 (213f.); zu § 12 KVO: BGH vom 29. 9. 1953, VersR 1953, 427 (428); vom 22. 1. 1954, BGHZ 12, 136 (140); ferner vom 20. 3. 1956, VersR 1956, 346 (348). Das gleiche gilt für die dem § 427 S. 2 entsprechenden frachtrechtlichen Spezialbestimmungen, siehe oben Anm. 2.

Werden mehrere Frachtführer nacheinander tätig, so kann der vorhergehende Frachtführer Absender des folgenden Frachtvertrags sein; siehe Anm. 3, 4 zu § 432. In diesem Falle haftet er dem nächsten Frachtführer für Fehler der Begleitpapiere; nicht dagegen, wenn er zum nachfolgenden Frachtführer nicht selbst in einem frachtvertraglichen Verhältnis steht; siehe Anm. 5 zu § 432. Undifferenziert hierzu ROHG 24, 206 (214); Heymann/Kötter Anm. 2 zu § 427 a. E. Wenn der Frachtführer die Unrichtigkeit der Begleitpapiere gekannt hat, genießt er keinen Schutz. In diesem Falle entfällt die Haftung des Absenders; zutreffend zu § 12 Abs. 1 KVO: BGH vom 20. 3. 1956, VersR 1956, 346 (348).

Die volle Kausalhaftung tritt nicht ein, wenn den Frachtführer oder dessen Leute und Gehilfen (§ 431 HGB) ein eigenes Verschulden trifft. In diesen Fällen wäre nach der in § 427 S. 2 enthaltenen Einschränkung die Haftung ausgeschlossen. Dieser Haftungsausschluß kann sich jedoch nur auf den Fall beziehen, daß nur den Frachtführer ein Verschulden trifft, den Absender dagegen nicht. Fällt beiden Parteien oder ihren Gehilfen (beim Absender § 278 BGB; beim Frachtführer § 431 HGB) ein Verschulden zur Last, so muß eine Schadensteilung nach § 254 stattfinden; so zutreffend für § 12 KVO: BGH vom 22. 1. 1954, BGHZ 12, 136 (140) und vom 29. 9. 1953, VersR 1953, 427 (428); ferner vom 20. 3. 1956, VersR 1956, 346 (348).

Ein Mitverschulden des Frachtführers liegt in der Regel nicht bereits darin, daß der Frachtführer die Begleitpapiere nicht geprüft hat. Denn zu ihrer Prüfung ist er regelmäßig nicht verpflichtet; siehe § 12 Abs. 1 S. 3 KVO und § 3 S. 3 BefBMö sowie Anm. 4 zu § 12 KVO. Ein Mitverschulden liegt aber dann vor, wenn die Begleitpapiere gänzlich fehlen oder ihre Fehlerhaftigkeit oder Ungültigkeit dem Frachtführer bekannt war; so zutreffend Guelde/Willenberg Anm. 17 zu § 12 KVO mit weiteren Nachweisen.

Die Haftung nach § 12 Abs. 1 S. 4 KVO, die weitgehend der des § 427 S. 2 HGB entspricht, erstreckt sich auch auf mittelbare Schäden; BGH vom 23. 11. 1954, BGHZ 15, 224 (227) = VersR 1955, 77 (78f.) (Verlust eines dem Frachtführer nicht selbst gehörenden Lkw durch Beschlagnahme durch DDR-Behörden; Drittschadensliquidation).

Neben dem Absender können auch Personen, die in anderer Funktion die Übergabe der Begleitpapiere vornehmen, aus § 823 Abs. 1 BGB für den Schaden haften, den der Frachtführer wegen der Unrichtigkeit der Papiere erleidet; siehe zu einem Fall der Beschlagnahme durch DDR-Behörden: BGH vom 15. 6. 1955, VersR 1955, 523ff. und die dazugehörige 2. Revisionsentscheidung vom 14. 2. 1958, VersR 1958, 267. Hierbei ist ein Unterlassen der Prüfung der Begleitpapiere u. U. als Mitverschulden zu qualifizieren, obwohl der Frachtführer nach § 12 Abs. 1 S. 3 KVO nicht zur Prüfung der Begleitpapiere verpflichtet ist. Dabei ist zu berücksichtigen, daß hier – außerhalb der frachtrechtlichen Kausalhaftung des Absenders – die Maßstäbe des Frachtrechts auf keine der beteiligten Seiten angewendet werden können.

IV. Haftung des Frachtführers für Schäden, die dem Absender im Zusammenhang mit Begleitpapieren entstehen

Anm. 6

§ 427 regelt den umgekehrten Fall einer Haftung für Schaden des Absenders nicht. Solche Schäden können vor allem in zwei Hinsichten entstehen: der Frachtführer kann seiner eventuell bestehenden Hinweispflicht nicht genügt haben oder das Gut trotz Kenntnis des Fehlens der Begleitpapiere in Gefahr gebracht haben, so daß dem Absender Schaden am Gut oder Verzögerungsschaden, auch eventuell für Strafen etc. entsteht. Dafür haftet der Frachtführer nach den Grundsätzen der positiven Vertragsverletzung (mit der Möglichkeit einer Schadenszahlung bei Mitverschulden des Absenders). Des weiteren können Begleitpapiere verloren gehen und es kann durch ihren Mißbrauch Schaden entstehen. Auch hierfür ist die Anpruchsgrundlage grundsätzlich die positive Verletzung des Frachtvertrages durch den Frachtführer. Allerdings sehen für diese Fälle eine Reihe von frachtrechtlichen Sonderbestimmungen eine besondere, begrenzte Verschuldenshaftung des Frachtführers vor (§ 12 Abs. 9 KVO; Art. 11 Abs. 13; § 65 Abs. 2 EVO; Art. 13 Abs. 2 S. 3 CIM).

V. Öffentlich-rechtliche Bestimmungen über Begleitpapiere

Anm. 7

Öffentlich-rechtliche Pflichten zum Mitführen bzw. zur Ausstellung von Begleitpapieren werden durch zahlreiche in- und ausländische Bestimmungen, die ständigen

Änderungen unterliegen, aufgestellt, so vor allem im Steuer- und Zollrecht, aber auch durch die Sicherheitsregelungen für Transporte gefährlicher Güter, Drogen, radioaktiver Stoffe, Kriegswaffen, zur Seuchenbekämpfung usw. Schließlich verlangt auch § 27 GüKG aus Gründen der Tarifkontrolle die Ausstellung von Begleitpapieren unter der Sanktion des Ordnungswidrigkeitsverfahrens (§ 99 Abs. 1 Ziff. 4, 5 GüKG). Hiermit sind jedoch die jeweils vorgesehenen Frachtbriefe gemeint, die zugleich als Unterlagen für die Tarifüberwachung gebraucht werden.

Für die frachtrechtlichen Beziehungen zwischen dem Frachtführer und dem Absender spielen die öffentlich-rechtlichen Pflichten bezüglich der Begleitpapiere primär keine Rolle. Vertragsstörungen, die sich aus der Nichtbeachtung solcher Vorschriften ergeben, fallen jedoch unter § 427 HGB und können Ersatzansprüche in beiden Richtungen begründen. Ferner können Mängel der Eintragung im Frachtbrief zur Entstehung von Ansprüchen auf Frachtzuschläge gem. §§ 31 GüKG, 22 KVO führen; siehe dazu die Kommentierung zu § 22 KVO Anh. II nach § 452 sowie Anm. 15 zu § 426.

§ 428

(1) [1] Ist über die Zeit, binnen welcher der Frachtführer die Beförderung bewirken soll, nichts bedungen, so bestimmt sich die Frist, innerhalb deren er die Reise anzutreten und zu vollenden hat, nach dem Ortsgebrauche. [2] Besteht ein Ortsgebrauch nicht, so ist die Beförderung binnen einer den Umständen nach angemessenen Frist zu bewirken.

(2) [1] Wird der Antritt oder die Fortsetzung der Reise ohne Verschulden des Absenders zeitweilig verhindert, so kann der Absender von dem Vertrage zurücktreten; er hat jedoch den Frachtführer, wenn diesem kein Verschulden zur Last fällt, für die Vorbereitung der Reise, die Wiederausladung und den zurückgelegten Teil der Reise zu entschädigen. [2] Über die Höhe der Entschädigung entscheidet der Ortsgebrauch; besteht ein Ortsgebrauch nicht, so ist eine den Umständen nach angemessene Entschädigung zu gewähren.

Inhaltsübersicht

Literatur

I. Allgemeines Anm. 1

II. Beförderungszeit (Lieferfrist; § 428 Abs. 1 HGB) Anm. 2

1. Bestimmung der Lieferfrist Anm. 3
   a) Allgemeines
   b) Abweichende Systeme der Lieferfristbestimmung
      aa) System der festen Lieferfristen
      bb) Anwendungsfälle des § 428 Abs. 1 HGB und damit verwandte Systeme Anm. 4
2. Folgen der Lieferzeitüberschreitung Anm. 5
   a) Haftung
   b) Rücktritt wegen Verzug oder Unmöglichkeit Anm. 6

III. Beförderungshindernisse (§ 428 Abs. 2 HGB) Anm. 7

1. Anwendungsbereich des § 428 Abs. 2; Spezialregelungen
2. Inhalt der Regelung Anm. 8
   a) Überblick
   b) Voraussetzungen Anm. 9
      aa) Verhinderung der Beförderung Anm. 10
      bb) Zeitweilige Verhinderung Anm. 11
      cc) Nichtverschulden des Absenders Anm. 12
   c) Folgen der Beförderungsverhinderung Anm. 13
      aa) Rücktritt des Absenders
      bb) Entschädigungsanspruch des Frachtführers Anm. 14
      cc) Rechte des Absenders bei vom Frachtführer verschuldeter Verhinderung der Beförderung Anm. 15

Literatur: Siehe zu § 425

I. Allgemeines Anm. 1

§ 428 HGB, der die Verzögerung der Beförderung und einen Teil der Rechtsfolgen regelt, ist sehr weitgehend durch Sonderbestimmungen verdrängt. Die Vorschrift, die seit dem ADHGB nicht verändert wurde, ist noch am Modell der Beförderung mit Pferdefuhrwerken orientiert und wird modernen Transportproblemen kaum noch gerecht. Das Binnenschiffahrtsrecht verweist in § 26 BSchG nicht auf § 428 HGB, sondern trifft in §§ 42 Abs. 2, 71 BSchG eine spezielle Regelung und schaltet damit § 428 HGB aus. In einer Reihe von Teilbereichen des Frachtrechts stimmen jedoch die Spezialnormen zumindest teilweise sinngemäß mit § 428 HGB überein, so daß die für § 428 geltenden Grundsätze praktisch noch anwendbar sind. Siehe unten Anm. 4.

II. Beförderungszeit (Lieferfrist; § 428 Abs. 1 HGB) Anm. 2

1. Bestimmung der Lieferfrist

a) Allgemeines

§ 428 HGB geht von drei Möglichkeiten für die Bestimmung der Beförderungszeit (Lieferzeit, Lieferfrist) aus: (1) besondere Vereinbarung; (2) subsidiär vom Ortsgebrauch; (3) fehlt auch dieser, von einer den Umständen angemessenen Frist. Die frachtrechtlichen Sonderregelungen legen demgegenüber anders konzipierte Regelungen für die Berechnung der Lieferfrist zugrunde.

b) Abweichende Systeme der Lieferfristbestimmung Anm. 3

aa) System der festen Lieferfristen

§ 26 KVO, der sich am eisenbahnrechtlichen Modell des § 74 EVO (entsprechend jetzt auch Art. 11 CIM) orientiert, sieht für den innerdeutschen Güterfernverkehr großzügige, nach der Entfernung gestaffelte Lieferfristen vor. Bei diesem System taucht nicht selten die Frage auf, ob es dem Beförderer in jedem Falle gestattet sein kann, die für den Transport nicht benötigte längere Frist auszunutzen. Siehe dazu Anm. 5 zu § 31 KVO, Anh. II nach § 452 HGB.

bb) Anwendungsfälle des § 428 Abs. 1 HGB und damit verwandte Systeme Anm. 4

Unmittelbar anwendbar bleibt § 428 Abs. 1 im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen, wenn keine Beförderungsbedingungen vereinbart sind oder wenn die ADSp gelten. § 17 ADSp schließt nur die Gewährleistung, nicht dagegen die Vereinbarung von Lieferfristen und die Haftungsfolge bei verschuldeter Überschreitung aus. § 10 Abs. 1 AGNB läßt die vereinbarte Frist maßgeblich sein, verpflichtet aber den Frachtführer, die Beförderung unverzüglich d.h. ohne schuldhaftes Zögern, auszuführen. Da für die Frage, ob ein Verschulden vorliegt, die Sorgfaltspflichten bestimmt werden müssen, wird man auch hier § 428 Abs. 1 HGB anwenden müssen.

Im internationalen Transport mit Kraftfahrzeugen sieht zunächst Art. 6 Abs. 3 Ziff. 6 CMR eine Aufnahme der etwa vereinbarten Lieferfrist in den Frachtbrief vor; neben dieser ist jedoch auch eine außerhalb des Frachtbriefs getroffene Lieferfristabrede gültig (str., siehe dazu Anm. 3 zu Art. 6 CMR, Anh. III nach § 453 HGB). Fehlt diese Vereinbarung, so gilt nach Art. 19 CMR eine Frist, die „vernünftigerweise einem sorgfältigen Frachtführer zuzubilligen ist". Praktisch bedeutet dies eine Übernahme der HGB-Regelung unter Verzicht auf den heute kaum mehr bestehenden Ortsgebrauch. Ganz ähnlich ist die Regelung für die Möbelbeförderung in den BefBMö (siehe §§ 2 Abs. 2 Ziff. 13; 9 Abs. 2; 11 Abs. 3 BefBMö, Anh. IV nach § 452 HGB).

Im Luftrecht sieht Art. 19 WA an sich eine Haftung für Verspätung vor. Aber in allen internationalen Beförderungsbedingungen (Art. 6 Abs. 3 BefBFracht Langform, Ziff. 5 BefBFracht Kurzform, Anh. VII/4 und VII/5 nach § 452 HGB) werden sämtliche Flugpläne und andere Angaben über die Beförderungszeit für unverbindlich erklärt. Dies hat die Wirkung, daß nunmehr eine angemessene Lieferfrist zugrunde gelegt werden muß. Praktisch läuft dies ebenfalls auf eine dem § 428 Abs. 1 HGB entsprechende Regelung hinaus.

Anm. 5 **2. Folgen der Lieferzeitüberschreitung**

a) Haftung

Die Überschreitung der Lieferzeit durch den Frachtführer kann unter bestimmten – je nach Sparte unterschiedlichen – Voraussetzungen zur Haftung für den daraus entstandenen Schaden führen (§ 429 Abs. 1 HGB); s. dazu Anm. 31–33 zu § 429 und die dort angegebenen Spezialbestimmungen. Die in frachtrechtlichen Spezialnormen geregelte Verspätungshaftung ist lex specialis gegenüber der Haftung nach den allgemeinen Regeln über die Leistungsstörungen (Verzug, Unmöglichkeit, positive Vertragsverletzung); Näheres dazu siehe Anm. 78 zu § 429.

Anm. 6 **b) Rücktritt wegen Verzug oder Unmöglichkeit**

Neben der im Frachtrecht besonders geregelten Haftung kommen Rücktrittsrechte des Absenders in Betracht.

aa) Anwendbar sind hier zunächst die allgemeinen Vorschriften des Schuldrechts über die Leistungsstörungen, da das Frachtrecht hierfür keine Spezialnormen aufstellt. Zumeist wird die Verspätung der Beförderung Schuldnerverzug sein, so daß der Absender unter den Voraussetzungen der §§ 326, 284, 285 BGB vom Vertrag zurücktreten kann. Danach setzt der Rücktritt neben der Fristüberschreitung (§ 284 Abs. 2 BGB) ein Vertretenmüssen des Frachtführers (§ 285 BGB) voraus, wobei ihm eigenes Verschulden und das seiner Gehilfen (§ 431 HGB) zugerechnet wird; ferner eine Fristsetzung durch den Absender nach § 326 Abs. 1 BGB oder Interessewegfall nach § 326 Abs. 2 BGB. Ausnahmsweise kann die Lieferfristüberschreitung auch zur Unmöglichkeit führen, wenn die Beförderung (z. B. bei eingetretener Transportunfähigkeit der Ware) nicht mehr ausgeführt werden kann; dann gelten §§ 323–325 BGB. Schließlich liegt bei Erfüllungsverweigerung durch einen Vertragspartner (hier den Frachtführer) nach ständiger Rechtsprechung des BGH ein Fall der positiven Vertragsverletzung vor, der den Absender ebenfalls zum Rücktritt ohne Fristsetzung berechtigt; zur Qualifikation der Erfüllungsverweigerung als positive Vertragsverletzung siehe neuestens wieder BGH vom 10. 12. 1975, DB 1976, 238. Es ist jedoch fraglich, ob nicht eher ein Sonderfall des Schuldnerverzugs mit Rücktrittsrecht ohne Fristsetzung gegeben ist.

bb) In Betracht kommt jedoch daneben auch eine Anwendung der spezielleren Rücktrittsregelung für Beförderungshindernisse (§ 428 Abs. 2 HGB und entsprechende Spezialregelungen); siehe oben Anm. 3f. Diese Regelungen erfassen zwar nicht alle Fälle von Lieferfristüberschreitungen, zumindest aber die in der Praxis bedeutsamsten. Sie gewähren dem Absender durchweg ein Rücktrittsrecht gegen Teilentschädigung (z. B. Distanzfracht, Aufwendungsersatz) ohne Rücksicht auf Verschulden des Frachtführers.

cc) Zur grundsätzlichen Anwendbarkeit des § 649 BGB siehe Anm. 62 zu § 425.

III. Beförderungshindernisse

Anm. 7

1. Anwendungsbereich des § 428 Abs. 2; Spezialregelungen

§ 428 Abs. 2 HGB ist zwar teilweise durch Sonderbestimmungen verdrängt, gilt aber doch noch in beträchtlichem Umfang ergänzend. Im innerdeutschen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen gilt anstelle von § 428 Abs. 2 § 28 Abs. 1–4 KVO. Für die Möbelbeförderung verweist § 6 BefBMö statt auf § 428 Abs. 2 auf § 437 Abs. 2 und 3, der sonst nur für Ablieferungshindernisse gelten würde. Im Güternahverkehr schließt § 12 AGNB § 428 Abs. 2 HGB nicht aus, ergänzt und verändert aber die Bestimmung wesentlich. § 18 ADSp trifft für den Spediteur (damit auch für dessen Nahbeförderung) eine dem § 428 Abs. 2 HGB ähnliche Regelung für vom Spediteur unverschuldete Beförderungshindernisse. Das Rücktrittsrecht des Absenders besteht danach nur, wenn die Fortsetzung des Vertrags ihm billigerweise nicht zugemutet werden kann. Für vom Spediteur verschuldete Verhinderung der Beförderung verbleibt es bei § 428 Abs. 2 HGB, da dieser Fall in § 18 ADSp nicht geregelt ist.

Die CMR trifft in Art. 14, ergänzt durch Art. 16, eine eigene Regelung, die jedoch nichts über das Rücktrittsrecht des Absenders aussagt. Hier wird – soweit nach internationalem Privatrecht deutsches Recht ergänzend gilt – § 428 Abs. 2 HGB eingreifen können; siehe Anm. 3 zu Art 14 CMR.

Kennzeichnend für die speziellen Regeln des Frachtrechts ist die überall vorgesehene Pflicht zur Einholung von Weisungen des Absenders im Falle von Beförderungshindernissen. Dies entspricht den heute durchweg gegebenen leichten Kommunikationsmöglichkeiten.

Die in § 428 Abs. 2 vor allem geregelten Fragen, ob der Absender vom Vertrag zurücktreten kann, und wie weit er dann entschädigungspflichtig ist, werden jedoch nur von der KVO speziell und abweichend entschieden. § 428 Abs. 2 hat für die Entscheidung dieser Frage daher in allen anderen Anwendungsbereichen seine Bedeutung behalten.

2. Inhalt der Regelung

Anm. 8

a) Überblick

§ 428 Abs. 2 HGB gestattet dem Absender, beim Auftreten von Transporthindernissen („Reise"-Hindernissen) ohne Rücksicht auf etwaiges Verschulden oder Nichtverschulden des Beförderers vom Frachtvertrag zurückzutreten – vorausgesetzt, das Beförderungshindernis ist nicht vom Absender selbst verschuldet. Trifft den Frachtführer kein Verschulden am Beförderungshindernis, so muß der Absender den Frachtführer entschädigen (§ 428 Abs. 2 S. 1, 2. Hs. und S. 2).

b) Voraussetzungen

Anm. 9

Der in § 428 gebrauchte Begriff des Beförderungshindernisses ist nicht sehr präzise umrissen: „Wird der Antritt oder die Fortsetzung der Reise ohne Verschulden des Absenders zeitweilig verhindert . . .". Zu den Merkmalen gehört danach:

aa) Verhinderung der Beförderung. Anm. 10

Das Gesetz unterscheidet nicht zwischen innerbetrieblichen und äußeren Hindernissen. Beide könnten danach Grundlage für den Rücktritt nach § 428 Abs. 2 sein. Eine „Verhinderung" der Beförderung liegt nicht vor, wenn die Störung von nur ganz vorübergehender Zeitdauer ist.

bb) Zeitweilige Verhinderung Anm. 11

Die endgültige Verhinderung der Beförderung fällt nicht unter § 428 Abs. 2 HGB, sondern ist ein Fall der nachträglichen Unmöglichkeit, der nach §§ 323, 325

BGB zu entscheiden ist. Die Frage muß nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten, unter Berücksichtigung der Gegebenheiten des Einzelfalles entschieden werden; so schon ROHG 4, 172 (174) und ROHG 3, 133 (135f.). Nach der KVO ist die Abgrenzung wegen des dort bestehenden Systems fester Lieferfristen einfacher. Solange die fristgerechte Erfüllung des Beförderungsvertrages noch möglich ist, liegt kein Beförderungshindernis vor; siehe Anm. 3 zu § 28 KVO Anh. II nach § 452.

Anm. 12 **cc) Nichtverschulden des Absenders**

Eine vom Absender verschuldete Verhinderung der Beförderung fällt ebenfalls nicht unter § 428 Abs. 2 HGB. In solchen Fällen dürfte im allgemeinen Gläubigerverzug des Absenders gem. § 295 BGB vorliegen.

Anm. 13 **c) Folgen der Beförderungsverhinderung**

aa) Rücktritt des Absenders

Dem Absender steht ohne Rücksicht auf Verschulden des Frachtführers oder auf Interessewegfall oder Fristsetzung ein Rücktrittsrecht zu. Für dieses gelten die §§ 346ff. BGB. Die von Ritter, ebenso Ratz in der Vorauflage dieses Kommentars Anm. 5 zu § 428 vertretene Auffassung, im Falle bereits begonnener Erfüllung des Frachtvertrages handle es sich in Wahrheit um eine Kündigung, ist kaum vertretbar. Es kann zwar sein, daß bereits erbrachte Leistungen nicht zurückgefordert werden können (Teilbeförderung, Distanzfracht). Im Falle des Verschuldens des Frachtführers gilt jedoch nicht der Grundsatz, daß bereits ausgeführte Vertragsteile von Bestand bleiben. Der Frachtführer hat in diesen Fällen auch keinen Anspruch auf Entgelt für Teilleistungen.

Das Rücktrittsrecht steht dem Absender offen, solange das Hindernis andauert. Er ist nicht gezwungen, es alsbald nach Bekanntwerden des Hindernisses geltend zu machen.

Anm. 14 **bb) Entschädigungsanspruch des Frachtführers**

Wenn die Verhinderung der Beförderung vom Frachtführer nicht verschuldet ist, hat ihn der Absender im Falle des Rücktritts für die erbrachten Leistungen zu entschädigen. Insbesondere ist die Fracht für den zurückgelegten Teil der Reise (sog. „Distanzfracht") zu bezahlen, so schon ROHG 3, 133 (136). Die Höhe der Entschädigung soll sich gem. § 428 Abs. 2 S. 2 nach Ortsgebrauch richten; soweit ein solcher (wie wohl überwiegend) nicht besteht, ist eine angemessene Entschädigung zu leisten.

Anm. 15 **cc) Rechte des Absenders bei vom Frachtführer verschuldeter Verhinderung der Beförderung**

§ 428 Abs. 2 HGB sieht bei vom Frachtführer verschuldeten Beförderungshindernissen nur ein entschädigungsloses Rücktrittsrecht des Absenders vor. Daneben greifen aber die allgemeinen Regeln, insbesondere des Schuldnerverzugs ein. Der Frachtführer kann danach dem Absender aus §§ 286 Abs. 1, 326 BGB zum Schadensersatz wegen Schuldnerverzugs verpflichtet sein.

§ 429

(1) Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung oder durch Versäumung der Lieferzeit entsteht, es sei denn, daß der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten.

(2) Für den Verlust oder die Beschädigung von Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld und Wertpapieren haftet der Frachtführer nur, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Wert des Gutes bei der Übergabe zur Beförderung angegeben worden ist.

Inhaltsübersicht

Vorbemerkung (Übersicht) Anm. 1

I. Die Haftung des Frachtführers nach § 429 HGB Anm. 2

1. Haftung für Verlust und Beschädigung des Frachtguts
   a) Haftungsvoraussetzungen Anm. 3
      aa) Verlust oder Beschädigung des Frachtguts
         aaa) Verlust Anm. 4
         bbb) Teilverlust Anm. 5
         ccc) Beschädigung Anm. 6
         ddd) des Gutes Anm. 7
         eee) Beweislast Anm. 8
      bb) Schaden Anm. 9
      cc) Zwischen „Annahme" und „Ablieferung" Anm. 10
         aaa) Annahme Anm. 11
         bbb) Ablieferung Anm. 12
         ccc) Abgrenzung im einzelnen Anm. 13
            (1) Laden und Entladen Anm. 14
            (2) Zubringerdienste Anm. 15
            (3) Vor-, Zwischen- und Nachlagerung Anm. 16
            (4) Beförderung durch einen anderen als den vertragsschließenden Beförderer Anm. 17
            (5) Beförderung mit einem anderen Verkehrsmittel Anm. 18
         ddd) Beweislast für den Schadenszeitpunkt Anm. 19
      dd) Entlastung durch Nachweis unverschuldeter Schadensursache (Nichtverschulden) Anm. 20, 21
         aaa) Schadensverursachender Umstand Anm. 22
         bbb) Pflichtwidrigkeit und Verschulden Anm. 23
         ccc) Verschulden oder Mitverschulden des Berechtigten Anm. 24, 25
      ee) Sonderregelung für Kostbarkeiten (§ 429 Abs. 2) Anm. 26
         aaa) Allgemeines
         bbb) Die wertvollen Frachtgüter des § 429 Abs. 2 Anm. 27
         ccc) Angabe von Beschaffenheit oder Wert Anm. 28
      ff) Haftungsausschlüsse Anm. 29
   b) Haftungsfolgen Anm. 30
2. Haftung für Verspätungsschäden Anm. 31
   a) Allgemeines
   b) landfrachtrechtliche Spezialregelungen Anm. 32
   c) Konkurrenzfragen Anm. 33
3. Person des Ersatzberechtigten Anm. 34
   a) Die formelle Ersatzberechtigung Anm. 35
   b) Auseinanderfallen von formeller Berechtigung und Schaden Anm. 36

II. Grundzüge der Haftung nach den Spezialnormen der einzelnen Sparten des Landfrachtrechts Anm. 37

1. Güterfernverkehr (KVO und KVORb)
   a) Allgemeines
   b) Obhutshaftung Anm. 38
      aa) Verlust oder Beschädigung in der Obhutszeit; Betriebs- und Transportmittelunfälle
      bb) Haftungsgrundsatz: Gewährhaftung Anm. 39
      cc) Haftungsausschlüsse Anm. 40
      dd) Ersatzberechtigter Anm. 41
      ee) Haftungsbeschränkungen Anm. 42
   c) Haftung für Verspätungsschäden und andere Vertragsverletzungen Anm. 43
   d) Gemeinsame Haftungsgrenzen für alle Haftungstatbestände Anm. 44
   e) Präklusion und Verjährung Anm. 45
2. Güternahverkehr (AGNB) Anm. 46
   a) Allgemeines
   b) Obhutshaftung (§ 14b AGNB) Anm. 47
      aa) Verlust oder Beschädigung in der Obhutszeit
      bb) Haftungsgrundsatz: Gewährhaftung Anm. 48
      cc) Haftungsausschlüsse Anm. 49
      dd) Sonderhaftung für Betriebs- und Transportmittelunfälle Anm. 50
      ee) Ersatzberechtigter Anm. 51
      ff) Haftungsbeschränkungen Anm. 52
   c) Haftung für andere Vertragsverletzungen Anm. 53
   d) Präklusion und Verjährung der Ersatzansprüche Anm. 54
3. Güternahverkehr (Speditionsrollfuhr nach den ADSp) Anm. 55
4. Möbelbeförderung (BefBMö) Anm. 56
   a) Allgemeines
   b) Obhutshaftung Anm. 57
      aa) Verlust oder Beschädigung im Haftungszeitraum
      bb) Haftungsgrundsatz: Gewährhaftung Anm. 58
      cc) Haftungsausschlüsse Anm. 59
      dd) Haftungsbeschränkungen Anm. 60

c) Haftung für Verspätungsschäden und andere Vertragsverletzungen Anm. 61
d) Ersatzberechtigter Anm. 62
e) Präklusion und Verjährung Anm. 63
5. Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr (CMR) Anm. 64
a) Allgemeines
b) Obhutshaftung Anm. 65
aa) Verlust oder Beschädigung in der Obhutszeit
bb) Haftungsgrundsatz: verschärfte Haftung für vermutetes Verschulden Anm. 66
cc) Haftungsausschlüsse Anm. 67
dd) Haftungsbeschränkungen Anm. 68
c) Verspätungshaftung und andere Haftpflichttatbestände Anm. 69
d) Ersatzberechtigter Anm. 70
e) Präklusion und Verjährung Anm. 71

III. Hinweise auf die Haftungsregelungen in den übrigen Teilbereichen des Frachtrechts Anm. 72
1. Binnenschiffahrtsrecht
2. Eisenbahnrecht Anm. 73
3. Seerecht Anm. 74
4. Luftfrachtrecht Anm. 75

IV. Konkurrenz der frachtvertraglichen Haftungsregelungen mit allgemeinen Haftungstatbeständen Anm. 76
1. Überblick
2. Mögliche Konkurrenzen Anm. 77
a) Konkurrenz zwischen frachtvertraglicher Sonderhaftung und allgemeiner Vertragshaftung (Unmöglichkeit, Verzug, positive Vertragsverletzung)
aa) Obhutshaftung in Konkurrenz mit allgemeiner Vertragshaftung
bb) Verspätungshaftung in Konkurrenz mit allgemeiner Vertragshaftung Anm. 78
cc) Andere frachtrechtliche Haftungsregelungen Anm. 79
b) Konkurrenz zwischen frachtvertraglicher Sonderhaftung und der Haftung aus unerlaubter Handlung Anm. 80
c) Konkurrenz zwischen frachtvertraglicher Haftungsregelung und Ansprüchen aus Eigentümer-Besitzerverhältnis Anm. 81
3. Folgen unbeeinflußter Anspruchskonkurrenzen Anm. 82
4. Lösungen der Konkurrenzfrage in Gesetzen und Allgemeinen Geschäftsbedingungen Anm. 83
a) Art. 28 Abs. 1 CMR Anm. 84
b) § 63a ADSp Anm. 85
c) Dokumente des kombinierten Transports Anm. 85a
d) In den übrigen Bereichen des Landfrachtrechts Anm. 86
e) Frachtrecht außerhalb des Landfrachtrechts Anm. 87
5. Die Konkurrenz zwischen frachtvertraglicher Sonderhaftung und allgemeiner Vertragshaftung im besonderen Anm. 88
6. Die Konkurrenz zwischen frachtvertraglicher Sonderhaftung und Deliktshaftung im besonderen Anm. 89
a) Rechtsprechung
b) Literatur Anm. 90
c) Eigene Auffassung Anm. 91
aa) Keine generelle Gleichrangigkeit von Vertrags- und Deliktsrecht
bb) Risikozuteilung als tragender Grundsatz Anm. 92
cc) Ausländische Auffassungen Anm. 92a
dd) Rechte dritter, am Vertrag nicht beteiligter Personen Anm. 93
7. Anwendbarkeit von Freizeichnungen in allgemeinen Beförderungsbedingungen auf konkurrierende Deliktstatbestände Anm. 94

V. Haftung dritter Personen wegen Transportschäden Anm. 95
1. Andere Verkehrsteilnehmer Anm. 96
2. Arbeitnehmer und selbständige Gehilfen des Frachtführers Anm. 97
a) Haftung der Gehilfen
b) Indirekte Inanspruchnahme des Beförderers aufgrund arbeitsrechtlicher Freistellung Anm. 98
c) Haftungsausnahmen zugunsten von Gehilfen Anm. 99

VI. Versicherungsfragen Anm. 100
1. Überblick
2. Güterversicherung (Transportversicherung) Anm. 101
3. Haftpflichtversicherungen Anm. 102
a) Die KVO-Haftpflichtversicherung Anm. 103
b) Die Haftpflichtversicherung im Möbeltransport Anm. 104
c) Die AGNB-Haftpflichtversicherung Anm. 105
d) Die CMR-Haftpflichtversicherung Anm. 106
e) Die Haftpflichtversicherung im kombinierten Transport Anm. 107
f) Die Spediteurhaftpflichtversicherung Anm. 108
4. Speditions- und Rollfuhrversicherung Anm. 109

Anm. 1 Vorbemerkung (Übersicht)

Die §§ 429–431 HGB stellten früher die zentrale Regelung der wichtigsten Haftungsfragen des Landfrachtrechts dar. Ihre Bedeutung ist durch die fast überall

eingreifenden Sondernormen der einzelnen Sparten (KVO, KVORb, BefBMö, AGNB, ADSp, CMR; siehe zu diesen Anm. 8ff. zu § 425 HGB sowie die kommentierten Texte in den Anhängen nach § 452 HGB) stark gemindert. Uneingeschränkt können sie nur noch im Güternahverkehr angewendet werden, wenn dem Frachtvertrag weder die AGNB noch die ADSp noch andere Bedingungen zugrundeliegen. Die Haftungsregelung durch § 429 kann nicht einmal mehr als Modell dienen, da die betreffenden Spezialnormen anderen Grundsätzen folgen. Das gleiche gilt für die Haftungsbeschränkung des § 430 HGB, die zwar teilweise noch gilt, aber durch engere, regelmäßig bestimmte summenmäßige Begrenzungen praktisch überall unterboten ist. Eine Reihe von grundsätzlichen Begriffen entsprechen jedoch denen der frachtrechtlichen Sondernormen. Eine gewisse praktische Bedeutung hat die HGB-Haftungsregelung auch noch in der Speditionsrollfuhr. Nach §§ 3 SVS/RVS Neufassung 1978; siehe Anh. II nach § 415 und Anm. 109 zu § 429 sind Rollfuhrverträge – im Rahmen der Leistungsgrenzen der Speditionsversicherung – nach Maßgabe der gesetzlichen Haftungsbestimmungen, also nach § 429ff. HGB versichert. Als Bemessungsgrundlage für die Versicherungsleistungen der Speditionsrollfuhrversicherung dient daher die gesetzlich geregelte Frachtführerhaftung.

Der Kommentierung der §§ 429–431 soll aus diesen Gründen ein Überblick über die speziellen Haftungsregelungen beigegeben werden. Einzelheiten sind dann den betreffenden Kommentierungen der Anhänge nach § 452 zu entnehmen. Bei den betreffenden Kommentierungen kann dann teilweise auf die Anmerkungen zu den §§ 429–431 verwiesen werden.

Das Verhältnis zwischen der HGB-Regelung und den speziellen Normen wird jeweils bei der betreffenden Frage erörtert. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, daß eine speziellere Regelung das Landfrachtrecht en bloc verdrängt; so gelten z. B. nicht die Haftungsausschlüsse der KVO zusätzlich, sondern anstelle der Kostbarkeitenregelung des § 429 Abs. 2.

I. Die Haftung des Frachtführers nach § 429 HGB

Anm. 2

1. Haftung für Verlust und Beschädigung des Frachtguts

§ 429 sieht für die am Frachtgut entstandenen Schäden eine Haftung des Frachtführers für vermutetes Verschulden vor. Diese Haftung erstreckt sich auf das Verschulden der Gehilfen nach § 431. Sie ist im Umfang durch § 430 beschränkt. Zum Frachtgut gehören auch die Begleitpapiere als Zubehör gemäß § 97 BGB.

a) Haftungsvoraussetzungen

Anm. 3

aa) Verlust oder Beschädigung des Frachtguts

Die Begriffe des „Verlusts" und der „Beschädigung" sind von der Rechtsprechung und Lehre von jeher als gemeinsame Grundlage für alle Sparten des Frachtrechts geltende verstanden worden; vgl. dazu Helm, Haftung, S. 95ff. Sie entsprechen grundsätzlich auch den in §§ 390 Abs. 1, 407 Abs. 2, 417 Abs. 1 HGB vorausgesetzten. Allerdings können sich Unterschiede aus der abweichenden Struktur dieser Geschäfte ergeben, vgl. Heymann/Kötter Anm. 1 zu § 429.

aaa) Verlust

Anm. 4

Verlust ist das Verlorengehen und der Untergang der zu befördernden Sache. Der Frachtführer muß außerstande sein, das Gut abzuliefern, aus welchem Grunde auch immer (ROHG 4, 12 (14); OLG Hamburg, VersR 1953, 277). Ist eine beschädigte Maschine nicht wieder herstellbar, so liegt Totalverlust vor; BGH vom 27. 4. 1967, VersR 1967, 898 (899). Dies dürfte auch dann regelmäßig der Fall sein, wenn die Herstellungskosten den Wert übersteigen. Auch die völlige Entwertung des Frachtguts

ist, wenn man von einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise ausgeht, Totalverlust; a.A. Guelde/Willenberg Anm. 28 zu § 29 KVO (unter Berufung auf RGZ 56, 400); Heuer, Die Haftung des Frachtführers nach der CMR, 1975, S. 72.

Zu den wichtigsten Fällen des Verlustes gehört die Auslieferung an einen Nichtberechtigten, jedenfalls wenn dieser nicht zur Herausgabe bereit ist; zur KVO: OLG Hamburg, VersR 1953, 277; siehe aber die Spezialregelung des § 31 Abs. 1 b KVO, Anhang II nach § 452 HGB; zur CMR: OLG Frankfurt, VersR 1978, 169. Zum Seefrachtvertrag: BGH vom 5. 2. 1962, BGHZ 36, 329 (332); BGH vom 16. 3. 1970, VersR 1970, 437f.; BGH vom 25. 4. 1974, WM 1974, 563; OLG Hamburg, VersR 1964, 401; zum insoweit entsprechenden Lagervertrag siehe BGH vom 29. 10. 1962, BGHZ 38, 183ff.; aus der Literatur siehe Schlegelberger/Geßler Anm. 12 zu § 454; Goltermann/Konow Anm. 4d zu § 75 EVO.

Heymann/Kötter 3 zu § 429 betrachtet die Falschauslieferung als „durch Versäumung der Lieferfrist entstandenen Schaden".

Bestimmte Spezialvorschriften des Frachtrechts sehen eine Fiktion des Verlustes vor, wenn innerhalb einer bestimmten Frist das Gut nicht abgeliefert wird: § 37 Abs. 4 KVO; Art. 21 CMR; § 87 Abs. 1 EVO; Art. 30 § 1 CIM; Art. 13 Abs. 3 WA. Kann das falsch ausgelieferte Frachtgut innerhalb der Frist des Art. 20 Abs. 1 CMR nicht wieder beschafft werden, so gilt es als verloren; OLG Frankfurt, VersR 1978, 169 (170f.).

Dem Verlust gleichzustellen ist die dauernde Unmöglichkeit der Erlangung, z.B. durch endgültige behördliche Beschlagnahme; Guelde/Willenberg, 27 zu § 29 KVO. Verlust liegt nicht vor, wenn der Frachtführer nur vorübergehend zur Auslieferung des Gutes nicht in der Lage war; BGH vom 28. 2. 1975, VersR 1975, 658 (Diebstahl und Wiederauffindung eines Lastzugs mit Zeitschriften fällt unter die Lieferfristhaftung nach KVO). Siehe zum Fall der Wiederauffindung eingehend Anm. 15 zu § 430.

Anm. 5 **bbb) Teilverlust**

In § 429 HGB nicht besonders erwähnt ist der Teilverlust. Die Vorschrift setzt jedoch voraus, daß für den Teilverlust nach denselben Prinzipien wie für vollständigen Verlust gehaftet wird. Bei Teilverlust ergibt sich eine besondere Problematik der Schadensberechnung, siehe dazu Anm. 17 zu § 430.

Schlegelberger/Geßler Anm. 5 zu § 430 will neben dem Teilverlust noch einen besonderen Begriff der „Minderung" in das Landfrachtrecht einfügen, der eine Verringerung der Substanz bezeichnen soll. Für diesen Begriff besteht keinerlei Bedürfnis. Seine Begründung ist nicht überzeugend. Die Annahme, Teilverlust setze voraus, daß der verlorene Teil noch – wenn auch unauffindbar – existiere, stimmt nicht mit der Definition des Verlustes überein, die auch bei Schlegelberger/Geßler Anm. 3 zu § 429 den Untergang des Guts mitumfaßt; zutreffend Heymann/Kötter Anm. 2 zu § 430. Die von Schlegelberger/Geßler mit dem veralteten Ausdruck „Minderung" (siehe noch in § 438 Abs. 3 S. 1) bezeichneten geringfügigen Teilverluste können nach besonderen Franchise-Bestimmungen der frachtrechtlichen Sonderordnungen unter engen Voraussetzungen haftungsfrei sein, z.B. nach § 30f. KVO oder nach § 84 EVO. Dies rechtfertigt aber keinen die ohnehin bestehende Vielfalt der Begriffe noch vermehrenden Sonderbegriff; für Gleichbedeutung von „Minderung" und „Teilverlust" schon OLG Hamburg v. 22. 5. 1909, OLGR 22, 54.

Anm. 6 **ccc) Beschädigung**

Beschädigung ist eine wertmindernde substantielle Veränderung des Frachtguts; vgl. Schlegelberger/Geßler Anm. 4 zu § 429; Rundnagel/Fritsch/Sperber, S. 33; Goltermann/Konow Anm. 5 zu § 82 EVO; Finger Anm. 5 zu § 82 EVO; Weirauch/

Heinze Anm. 5 zu § 82 EVO; Nánássy/Wick Anm. 7 zu Art. 27 CIM; Guelde/Willenberg Anm. 29 zu § 29 KVO; Schaps/Abraham Anm. 12 zu § 606 HGB; Vortisch/Zschucke Anm. 3 b zu § 58 BSchG; Schleicher/Reymann/Abraham Anm. 1 zu Art. 18 WA.

Beschädigung, nicht Verlust, ist im allgemeinen anzunehmen, wenn die Sache repariert wird; BGH vom 27. 4. 1967, VersR 1967, 897 (898); siehe dort auch zum maßgeblichen Zeitpunkt für die Feststellung, ob Verlust oder Beschädigungen vorliegen; ferner OLG Düsseldorf, VersR 1973, 1163f.

Beschädigung liegt auch vor, wenn z. B. tiefgekühlte Bohnen zwar noch voll für den Genuß tauglich sind, aber wegen Verklumpung nur noch an Großabnehmer verkauft werden können; OLG Celle, WM 1975, 189 (190) = DB 1975, 301f.

Für die Berechnung des Umfangs des Schadensersatzes kann es darauf ankommen, ob eine Beschädigung des gesamten Frachtguts oder nur eine Teilbeschädigung vorliegt. Siehe dazu unten Anm. 17 zu § 430; 13f. und 19 zu § 35 KVO, Anh. II nach § 452; Anm. 6 zu Art. 23 und die Anmerkungen zu Art. 25 CMR, Anh. III nach § 452. Die Frage ist nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu entscheiden. Ist z.B. eine Ladung Gefrierfisch wegen Antauens von den Behörden des Importlandes nicht akzeptiert worden und muß zurückbefördert werden, so liegt eine Beschädigung der gesamten Sendung vor; zutreffend zur CMR BGH vom 3. 7. 1974, NJW 1974, 1616 (1617) = WM 1974, 864 (865f.) = AWD 1974, 495 = DB 1974, 1618.

ddd) Des Gutes **Anm. 7**

Die Haftung nach § 429 setzt den Verlust oder die Beschädigung des „Gutes" voraus. Schäden an anderen als den betreffenden Gütern können allenfalls dann ersetzt werden, wenn sie Folgen einer vorhergehenden Schädigung des Gutes sind – jedoch sind solche Folgeschäden wegen § 430 HGB nur ausnahmsweise zu ersetzen, siehe unten Anm. 6 zu § 430.

Frachtgut können auch verladene Transportmittel sein, z.B. im Huckepackverkehr; siehe Anm. 17 zu § 425.

Umstritten ist, ob Container und Wechselaufbauten als Frachtgüter anzusehen sind. Für die Behandlung als Frachtgut: OLG Hamburg, MDR 1970, 1016ff. (Container fällt, wenn nicht als Frachtgut, so doch mindestens als Verpackung unter § 29 KVO); OLG Düsseldorf, VersR 1976, 1161 (zu Art. 17 CMR); Scheer, BB 1969, 117ff. und 1970, 1120ff.; Endrigkeit, VersR 1970, 999 (für Wechselaufbauten). Dagegen: Willenberg und Preyer, BB 1970, 1118ff.; gegenüber der gegenteiligen Rechtsprechung noch zweifelnd Willenberg in Guelde/Willenberg Anm. 32 zu § 15 KVO. Die Kontroverse kann – wie Endrigkeit a.a.O. mit Recht feststellt – entschärft werden, wenn die Fragen, ob für den Transport des Containers Fracht geschuldet wird und ob für Schäden am Container gehaftet wird, gänzlich voneinander getrennt werden. Damit ist es möglich, den Container (der u.U. dem Frachtführer den Aufbau des Fahrzeugs erspart) bei der Frachtberechnung nicht als Frachtgut zu behandeln, ihn aber doch unter den Schutz der frachtrechtlichen Obhutshaftung zu stellen. Grundsätzlich ist daher davon auszugehen, daß die vom Absender gestellten Container i. S. des Haftungsrechts Frachtgut sind (vermittelnd Heuer, Die Haftung des Frachtführers nach der CMR, 1975, S. 96f.). Es kann nicht angenommen werden, daß der Absender dem Frachtführer wertvolle Objekte wie Container übergibt, ohne sie in den Schutz der frachtvertraglichen Haftung stellen zu wollen. Im übrigen würde die Verneinung einer frachtrechtlichen Haftung die parallele Haftung aus unerlaubter Handlung geradezu herausfordern.

Die Qualifikation des Containers als Frachtgut oder Verpackung hat noch in einer weiteren Hinsicht Bedeutung: Da Mängel der Verpackung haftungsbefreiende Gründe

nach § 18 KVO und Art. 17 Abs. 4 b CMR darstellen, beruft sich der Frachtführer in diesen Fällen häufig darauf, der Container, durch dessen Mängel das Frachtgut beschädigt worden sei, gehöre zur Verpackung. Dies ist jedenfalls bei vom Absender gestellten Containern zutreffend; siehe dazu Anm. 7 zu § 18 KVO Anh. II nach § 452 und (eingehender) Anm. 12 zu Art. 17 CMR, Anh. III nach § 452.

Anm. 8 **eee) Beweislast**

Der Verlust oder die Beschädigung muß vom Ersatzberechtigten nachgewiesen werden; vgl. Schlegelberger/Geßler Anm. 15 zu § 429. Bei einem Schaden, der auch schon vor Annahme bestanden haben kann, hängt daher die Haftung vom Nachweis des Absenders ab, daß das Gut unbeschädigt dem Frachtführer übergeben wurde; zutreffend OLG Karlsruhe, VersR 1975, 669.

Der Beweis der unversehrten, vom Geschädigten behaupteten Menge an Gütern kann durch Frachtbriefeintragungen erleichtert sein; siehe Anm. 4 ff. zu § 426; er kann auch in anderer Weise, z. B. durch eine Quittung des Fahrers erbracht werden. Auch dieser Beweis kann widerlegt werden; siehe OLG Hamburg vom 14. 7. 1967, VersR 1967, 1047.

Anm. 9 **bb) Schaden**

Wie jeder Schadenersatzanspruch setzt § 429 die Entstehung eines Schadens voraus. Es kommt jedoch in der Regel nicht darauf an, wem der Schaden entstanden ist, denn im Frachtrecht wird die Schadensliquidation im Drittinteresse sehr großzügig zugelassen (s. unten Anm. 36). Ein Schaden liegt auch vor, wenn angetauter Gefrierfisch am Bestimmungsort nicht mehr verkauft werden darf und deshalb zusätzliche Transportkosten aufgewendet werden müssen, damit die Ladung noch verkauft werden kann; BGH vom 3. 7. 1974, NJW 1974, 1616 = DB 1974, 1618 = AWD 1974, 495 = WM 1974, 864.

Anm. 10 **cc) Zwischen „Annahme" und „Ablieferung"**

Die Haftung aus § 429 HGB beschränkt sich auf Schäden, die während der Obhut des Frachtführers über das Frachtgut entstanden sind. Diese Obhutszeit bestimmt somit den Zeitraum der besonders geregelten Frachtführerhaftung. Vor und nach ihr entstandene Schäden können aufgrund anderer Anspruchsgrundlagen ersatzfähig sein (s. unten Anm. 77 und 88).

Die Bestimmung der Obhutszeit durch die Begriffe „Annahme" und „Ablieferung" ist den meisten frachtvertraglichen Haftungsregelungen gemeinsam; siehe hierzu Helm, Haftung, S. 96 ff. Zwar werden diese Begriffe in einzelnen Bestimmungen sprachlich anders bezeichnet; die Annahme heißt im BSchG „Empfangnahme", in der CMR „Übernahme", die Ablieferung in der KVO „Auslieferung". Der tatsächliche Vorgang der Ablieferung wird vielfach vom Gesetz unter anderem Gesichtspunkt anders bezeichnet, so im Seerecht als „Auslieferung" oder „Annahme" (Abraham, Seerecht, S. 157 f.), im Eisenbahnrecht als „Abnahme" (RGZ 108, 50 (55); 114, 308 (313)). Die meisten Vorschriften über die Präklusion der Ersatzansprüche (s. dazu Anm. 2–6 zu § 438) nehmen die „Annahme des Guts durch den Empfänger" als Ausgangspunkt, die mit der Ablieferung durch den Beförderer identisch ist. Die unterschiedlichen Bezeichnungen ändern aber nichts daran, daß begrifflich mit ihnen die gleichen Vorgänge für den Bereich des gesamten Frachtrechts gemeint sind.

Anm. 11 **aaa) Annahme**

Annahme bedeutet die Entgegennahme des Guts durch den Beförderer in Besitz oder Gewahrsam (in seine Obhut) zum Zwecke der Beförderung, d. h. zur Ausführung des jeweils vorgesehenen Frachtgeschäfts.

Die „Entgegennahme" ist ein tatsächlicher Vorgang, enthält aber ein Willenselement – nämlich den Besitzerwerbswillen. Dieser ist z. B. nicht vorhanden, wenn der Selbstverlader-Absender nicht beförderungsfähiges Gut einlädt und der Frachtführer sich weigert, es unter Verstoß gegen Straßenverkehrsvorschriften zu befördern (LG Hamburg, Transport-Dienst 1962, 327).

Die Annahme muß „zur Beförderung" erfolgen. Werden also z. B. Güter zunächst zur Einlagerung übernommen und wird erst später ihre Beförderung in Auftrag genommen, dann können sie erst vom Augenblick des Abschlusses des Frachtvertrages als „zur Beförderung" angenommen betrachtet werden. Dies ist zwar in § 429 HGB nicht ausdrücklich vorgesehen, ergibt sich aber aus der Rechtsnatur der frachtvertraglichen Beziehungen. Auch § 29 KVO spricht von der Annahme „zur Beförderung"; ebenso §§ 454 HGB, 82 Abs. 1 EVO; Art. 27 § 1 CIM; § 14 b AGNB.

Entgegen Heymann/Kötter 2 zu § 429 muß die Übernahme der „Obhut" als Bestandteil der Annahme gefordert werden. Da sich an die Annahme der Beginn der Haftung für vermutetes Verschulden (in anderen Bereichen des Frachtrechts auch Haftung ohne Verschulden) knüpft, muß das Gut sich mindestens im Mit-Verantwortungsbereich des Frachtführers befinden. Dies entspricht auch der außerhalb des Frachtrechts maßgeblichen Abgrenzung für die Beweislastumkehr bei positiver Vertragsverletzung; siehe dazu unten Anm. 20.

Das Verhältnis der Annahme des Frachtguts zum Abschluß des Frachtvertrags kann Probleme aufwerfen. Nach der zur EVO und KVO geltenden Realvertragstheorie (siehe dazu Anm. 7ff. zu § 15 KVO, Anh. II nach § 452) kommt in diesen Bereichen der Frachtvertrag erst mit der Annahme der Güter zustande. Für die Obhutshaftung ist dies bedeutungslos, da sie vor Besitzerlangung des Frachtführers nicht beginnen kann. Andererseits würde die konsequente Anwendung der (hier abgelehnten) im Bereich der EVO und KVO vielfach vertretenen Formalvertragstheorie (s. Anm. 3–6 zu § 15 KVO) in manchen Fällen dazu führen, daß die Obhutszeit vor dem Frachtvertrag beginnt; wenn nämlich der Frachtbrief erst später ausgefüllt wird. Es kann sich dabei um einen längeren Zeitraum, aber auch nur um Minuten handeln. Da in diesen Minuten, z. B. zwischen dem Ausladen des anliefernden Fahrzeugs und der Frachtbriefausfüllung, das Gut vielfach besonders gefährdet ist, kommt dem Problem erhebliche Bedeutung zu. Auch in anderen Sparten als der EVO oder KVO kann der Frachtvertrag nach Annahme des Guts zustandekommen. In allen diesen Fällen ist davon auszugehen, daß eine wirksame Annahme vor dem Abschluß des Frachtvertrags möglich ist. Dieser bezieht dann den Beginn der Vertragswirkungen in bezug auf die Obhut auf den Zeitpunkt der Annahme zurück. Verträge solcher Art sind nicht ungewöhnlich; im Versicherungsrecht, aber auch bei anderen Dauerschuldverhältnissen sind sie durchaus üblich. Für den Frachtvertrag besteht kein Grund, sie nicht anzuerkennen. Daher wird es überwiegend als zulässig angesehen, daß der Haftungszeitraum mit der Annahme vor dem Vertragsschluß beginnt (zum Seerecht Schaps/Abraham Anm. 19 zu § 606 HGB; zum Binnenschiffahrtsrecht Vortisch/Zschucke Anm. 2 a zu § 58 BSchG; a. A. der Kommentar Sped. Praxis zu den AGNB S. 101).

Ob die „Annahme" des Frachtguts rechtsgeschäftlichen Charakter hat, ist zweifelhaft. Immerhin knüpft sich aber an die Annahme der Beginn der frachtvertraglichen Obhutspflicht. Daher wird man die Annahme auf der Seite des Frachtführers als Rechtsgeschäft zu qualifizieren haben – mit der Wirkung, daß die Annahme durch eine vertretungsberechtigte Person erfolgen muß. Die Rechtslage entspricht – in einfacherer Variante – weitgehend der bei der Ablieferung, wobei jeweils derjenige, der das Gut entgegennimmt, den Schutz der Rechtsgeschäftsvorschriften benötigt. Siehe dazu eingehend unten Anm. 12.

Anm. 12 **bbb) Ablieferung**

„Ablieferung" ist „der Vorgang, durch den der Frachtführer (die Eisenbahn) den zur Beförderung erlangten Gewahrsam des Gutes mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Empfängers wieder aufgibt und diesen in den Stand setzt, die tatsächliche Gewalt über das Gut auszuüben". Diese Definition wurde in ständiger Rechtsprechung vom Reichsoberhandelsgericht und Reichsgericht für den Bereich des Eisenbahnrechts entwickelt und vom Bundesgerichtshof bestätigt; siehe ROHG 2, 247 (252f.); ROHG 8, 27 (29); BGH vom 14. 2. 1963, VersR 1963, 745 = LM Nr. 8 zu § 454 HGB = WM 1973, 365f.; BGH vom 19. 1. 1973, VersR 1973, 350; OLG Düsseldorf, VersR 1965, 33; OLG Zweibrücken, VersR 1967, 1145 (1146). Sie gilt unverändert auch in allen anderen Bereichen des Frachtrechts, auch wenn dort in der Rechtsprechung und Literatur teilweise eine kürzere und weniger umständliche Formulierung verwendet wird. Denn aus den zusätzlichen Ausführungen der Literatur und Rechtsprechung ist zu entnehmen, daß der Sinngehalt des Wortes „Ablieferung" und der gleichbedeutenden Ausdrücke in allen Sparten des Frachtrechts gleich ist. Ihm entspricht auch die Bedeutung des Ausdrucks „Auslieferung" in § 435 S. 2 HGB. In sachlicher Hinsicht ist die Ablieferung identisch mit der „Annahme" in §§ 436–438. Unstreitig besteht auch Identität mit dem Begriff der Auslieferung in § 29 KVO.

Zur Definition der Ablieferung siehe grundlegend den Aufsatz von Leyens, ZHR 16 (1871), 86ff., ferner aus der neueren Literatur Schlegelberger/Geßler Anm. 7 zu § 429, 11 zu § 454; Baumbach/Duden Anm. 2B zu § 429; Goltermann/Konow Anm. 9 zu § 82 und 4 zu § 75 EVO und die dort angegebene Rechtsprechung; Finger Anm. 5 zu § 75 EVO; Weirauch/Heinze Anm. 2 zu § 75 EVO; Rundnagel/Fritsch/Sperber S. 21ff.; Nánássy, Allgemeine Bemerkung zu Art. 16 CIM; Hein Anm. 1 zu § 29 KVO; Guelde/Willenberg Anm. 11 zu § 29 KVO; Voigt, VP 1964, 127; Abraham, Seerecht, S. 158; Schaps/Abraham Anm. 20 zu § 606 HGB; Schlegelberger/Liesecke Anm. 9 zu § 606 HGB; Vortisch/Zschucke Anm. 2b zu § 58 BSchG; BGH vom 15. 11. 1965, VersR 1966, 160 (161) (Abgrenzung von Ablieferung und Auslieferung im Seerecht); OLG Hamburg, Hansa 1965, 3f. (zum Seerecht); OLG Bremen, VersR 1972, 250; OLG Hamm, NJW 1976, 2077 (2078) (zur CMR); für das Eisenbahnrecht siehe die Kommentierung zu § 454 HGB.

Eine Ablieferung ist nur an den Berechtigten möglich; Ablieferung an einen Nichtberechtigten führt nicht zur Beendigung der Obhutspflicht. Ist die falsch ausgelieferte Sache nicht mehr wiederzuerlangen, so liegt Verlust vor. Siehe oben Anm. 4.

Die Ablieferung erfolgt in der Regel durch Übergabe an den Empfänger oder die sonst berechtigte Person, also durch Verschaffung unmittelbaren Besitzes. Siehe z. B. OLG Düsseldorf, VersR 1965, 33 = NJW 1965, 204 (zumindest muß das Ladegut in solcher Weise vorgelegt werden, daß der unmittelbaren Sachherrschaft des Empfängers keine Hindernisse mehr entgegenstehen) und OLG Düsseldorf, VersR 1955, 547ff. = NJW 1955, 1322f. (Anstellen an die Rampe bei Entladepflicht des Empfängers). In jedem Fall ist vorausgesetzt, daß der Empfänger willens und in der Lage ist, die tatsächliche Herrschaft auszuüben. Z. B. kann der Beförderer das Gut aufgrund eines neuen Vertrages – etwa eines Verwahrungsvertrages – so ROHG 14, 293 (295) – oder eines neuen Frachtvertrages weiterhin für den Berechtigten besitzen; vgl. die Fälle RGZ 102, 92 (93); 108, 50 (55); 114, 308; siehe z.B. Anm. 2 zu Art. 16 CMR; Schlegelberger/Geßler Anm. 8 zu § 429, 11 zu § 454 HGB; Finger Anm. 5e zu § 75 EVO; Rundnagel/Fritsch/Sperber S. 22; Nánássy, Allgemeine Anmerkung zu Art. 16 CIM; Schaps/Abraham Anm. 20 zu § 606 HGB; Guelde/Willenberg Anm. 11 zu § 29 KVO. In solchen Fällen („Ersatzablieferung") liegt die frachtvertragliche Ablieferung in dem Augenblick vor, in dem sich der Rechtsgrund des Besitzes ändert.

Das Gut kann auch dem Berechtigten in seinem Einverständnis durch Abstellen

oder Abladen auf einen bestimmten Platz zur Verfügung gestellt werden, z. B. bei Privatgleisanschlüssen, wo das Abstellen der Waggons nach den Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse sogar schon dann als Ablieferung genügt, wenn der Empfänger es versäumt, bei der Ablieferung mitzuwirken; siehe hierzu BGH vom 14. 2. 1963, VersR 1963, 745f. Ohne das Einverständnis liegt jedoch im bloßen Ausladen, z. B. auf dem Kai eines Hafens, keine Ablieferung; Schaps/Abraham Anm. 20 zu § 606 mit weiteren Einzelheiten, OLG Hamburg, MDR 1965, 210; OLG Oldenburg, VersR 1976, 583f. (Abstellen eines beförderten Pkw auf der Straße ohne Schlüsselübergabe keine Auslieferung nach § 29 KVO). Als weitere Ablieferungsfälle kommen in Betracht: die vom Berechtigten gebilligte Ablieferung an einen vom Frachtführer eingeschalteten Empfangsspediteur; ohne Einverständnis des Empfängers ist darin jedoch keine Ablieferung zu sehen; ein solches Einverständnis kann nicht vorliegen, wenn der Nachweis des Zugangs des „Überweisungsscheins für Sammelgüter" beim Empfänger nicht erbracht werden kann; OLG München, VersR 1978, 319f.; an eine Zoll- oder Steuerbehörde, ROHG 2, 247 (253ff.), (Rundnagel/Fritsch/Sperber S. 26f.; Schaps/Abraham Anm. 20 zu § 606 HGB) und die berechtigte Hinterlegung; Rundnagel/Fritsch/Sperber S. 22; Schaps/Abraham will die Hinterlegung nicht als Ablieferung anerkennen, ihr aber die gleiche Wirkung für die Haftung zubilligen.

Schlegelberger/Geßler Anm. 7 zu § 429 bezeichnet die Ablieferung ebenso wie die Annahme als Rechtsgeschäft. Vorsichtiger sprechen das Reichsgericht, RGZ 114, 308 (313), und der BGH vom 15. 11. 1965, BGHZ 44, 304 (306); ebenso Baumbach/Duden Anm. 2 B zu § 429 von einem „zweiseitigen Akt". Ob die Ablieferung ein Rechtsgeschäft ist (dagegen Heymann/Kötter Anm. 2 zu § 429), erscheint zweifelhaft. Zu denken wäre auch an eine bloße Besitzübertragung mit besonderer Auswirkung. Diese erfolgt nach § 854 Abs. 1 BGB grundsätzlich durch Übertragung der tatsächlichen Sachherrschaft, wobei bei den beteiligten Besitzern und Besitzdienern nur ein natürlicher Wille zur Übertragung oder zum Erwerb des Besitzes vorhanden sein muß. Im Falle der Besitzübertragung nach § 854 Abs. 2 BGB ohne körperliche Übergabe ist dagegen ein Rechtsgeschäft (Einigung) erforderlich. Vgl. dazu Palandt/Degenhardt Anm. 4b zu § 854 BGB. Für diesen Fall wäre die Qualifikation der Ablieferung als Rechtsgeschäft entbehrlich.

Sieht man dagegen die Ablieferung und Annahme stets als Rechtsgeschäfte an, so kann das Gut immer nur durch einen bevollmächtigten Vertreter des Frachtführers an einen ebenso bevollmächtigten Vertreter des Empfängers abgeliefert werden. Die Abwicklung des Ablieferungsvorgangs durch bloße Besitzdiener kann nur wirksam sein, wenn man für diese entsprechende Vollmachten annimmt. Dazu muß man u. U. durch Auslegung die tatsächlichen Verhältnisse in großzügiger Weise auswerten. Auch § 56 HGB kann nur in gewissem Umfang helfen. Insbesondere bei der Ablieferung an nicht bevollmächtigte Besitzdiener von Privatpersonen, wie Kinder, Hausangestellte usw. sind Schwierigkeiten unvermeidbar.

Im Interesse des Frachtführers wäre es zwar wünschenswert, wenn die tatsächliche Ablieferung im Regelfall zur Erfüllung seiner vertraglichen Pflichten und zur Beendigung der Obhutshaftung führen würde. Andererseits bewirkt erst die Annahme des Frachtguts durch den Empfänger gemäß § 436 HGB die ihn belastende Entstehung der Empfängerverpflichtung, ebenso wie auch der Verlust der Ersatzansprüche nach § 438 sich nur an die Annahme knüpft. Es entspricht dem Interesse des Empfängers, nicht ohne willentliche Annahme des Frachtguts (als grundsätzlich vertragsgemäße Leistung) in die schuldrechtlichen Verpflichtungen hineingezogen zu werden oder Ansprüche zu verlieren. Von besonderer Bedeutung ist dies bei Annahme durch nicht vertretungsberechtigte Besitzdiener des Empfängers. Daher wird die Annahme von Seiten des Empfängers regelmäßig als Rechtsgeschäft bezeichnet; siehe Anm. 7ff. zu § 436.

Im Sinne einer einheitlichen rechtlichen Qualifikation ist es daher wohl zweckmäßig, in der „Ablieferung" des § 429 und der „Annahme" der §§ 436–438 den gleichen Vorgang zu sehen und die Mitwirkung des Empfängers als Rechtsgeschäft zu qualifizieren. Die „Ablieferung" bzw. „Annahme" erscheint demnach jedenfalls von Seiten des Empfängers als Rechtsgeschäft. Allerdings muß der Wille des Empfängers die gesetzlich vorgesehenen Wirkungen der „Ablieferung" nicht umfassen, sondern sich – ähnlich wie nach Werkvertragsrecht – § 640 BGB; vgl. BGH vom 18. 9. 1967, BGHZ 48, 257 (262) – nur auf die Anerkennung der Ablieferung als „in der Hauptsache dem Vertrag entsprechende Leistung" richten. Siehe hierzu auch Anm. 7 zu § 436.

Auf der Seite des Frachtführers ist es dagegen wohl ausreichend, wenn die abliefernde Person (z. B. der Fahrer) als Besitzdiener handelt. Denn die Ablieferung hat für den Frachtführer – abgesehen vom Besitzverlust, der ohnehin eintritt – nur vorteilhafte Auswirkungen; die Einführung der erschwerenden Erfordernisse einer Willenserklärung, z. B. die Notwendigkeit einer Bevollmächtigung des Abliefernden, kann dem Frachtführer nichts nützen, sondern allenfalls zum Besitzverlust ohne die entlastende Wirkung der „Ablieferung" führen.

Daher erscheint es angemessen, den Ablieferungs(= Annahme)Vorgang nur auf der Seite des Empfängers als Rechtsgeschäft anzusehen. Soweit die tatsächliche Ablieferung durch eine Einigung nach § 854 Abs. 2 ersetzt wird, bleibt allerdings eine rechtsgeschäftliche Mitwirkung des Frachtführers erforderlich.

Anm. 13 **ccc) Abgrenzung im einzelnen**

Wenn auch in fast allen Zweigen des Frachtrechts übereinstimmend die Zeit zwischen „Annahme" und „Ablieferung" den Haftungszeitraum der besonderen Obhutshaftung bildet, so ist doch die Abgrenzung im einzelnen schwierig und kann nach der Art des Frachtgeschäfts, ja selbst nach den einzelnen Vereinbarungen unterschiedlich ausfallen. Vor allem werden, z. T. durch ausdrückliche Regelungen, z. T. aus der Eigenart des Frachtgeschäfts, die Nebentätigkeiten unterschiedlich zur frachtrechtlichen Obhutszeit oder nicht dazu gerechnet.

Anm. 14 **(1) Laden und Entladen**

Die Beladetätigkeit ist von KVO, AGNB und BefBMö positiv in den Haftungszeitraum einbezogen, jedenfalls soweit der Frachtführer sie ausführt; §§ 33b KVO, 6 Abs. 2 S. 2 AGNB, 9 Abs. 1 BefBMö; siehe die betreffenden Kommentierungen in den Anhängen nach § 452. Im übrigen muß nach allgemeinen Grundsätzen ermittelt werden, in welchen Fällen für das Laden und Ausladen des Beförderers nach der Obhutshaftung gehaftet wird. Die Ladetätigkeit kann nicht in den Haftungszeitraum fallen, wenn der Beförderer während ihrer Ausführung keinen Gewahrsam am Frachtgut hat, etwa wenn er dem Absender oder Empfänger nur Hilfsdienste leistet. Denn ohne Gewahrsamsübernahme fehlt es an der Annahme. Daher ist die Entscheidung des OLG Celle vom 22. 11. 1973, DB 1974, 379 = NJW 1974, 1095 = VersR 1974, 383 = WM 1974, 582 zutreffend: Die Annahme von Tiefkühlkost bei Verladung durch den Absender tritt erst mit der Beendigung des Ladevorgangs ein; siehe für die Annahme bei Abtransport von noch zu demontierendem Versteigerungsgut eingehend OLG Düsseldorf, DB 1976, 250 (251f.). Zur Entladung und Auslieferung von Flüssigkeiten aus Tankwagen siehe OLG Düsseldorf, VersR 1965, 33f. (mit Anmerkung von De La Motte).

Ist der Gewahrsam bereits vor dem Entladen von dem Empfänger übernommen worden, so ist die Obhutshaftung beendet. Die verladende Person – die auch ein selbständiges Unternehmen sein kann – übt für den Beförderer regelmäßig dann

Gewahrsamsfunktionen aus, wenn sie auf Grund seiner frachtvertraglichen Pflichten tätig ist.

Die Annahme liegt demnach vor der Verladung, wenn der Beförderer zu verladen verpflichtet ist; unzutreffend insoweit OLG Celle, a. a. O., wonach bei Übernahme der Verladungspflicht durch den KVO-Frachtführer ein besonderer bürgerlich-rechtlicher Vertrag vor der Annahme bestehen soll. Das Zitat von Guelde/Willenberg (Anm. 9 zu § 29 KVO) deckt die Auffassung des OLG Celle nicht; siehe präzise Guelde/Willenberg, 27 zu § 15 KVO. Zutreffend dagegen OLG Düsseldorf, DB 1977, 250 (251); danach beginnt die Obhutszeit durch Annahme bereits mit der Einräumung der Möglichkeit zum Beginn der vom Frachtführer mit übernommenen, zur Verladung erforderlichen Demontagearbeit an einer ersteigerten Maschine.

Die Ablieferung ist erst nach der Ausladung anzunehmen, wenn diese zu den Pflichten des Beförderers gehört. Entscheidend für die Haftung ist also, ob der Beförderer zum Be- und Entladen verpflichtet ist. Bedenklich die Ausführungen des BGH im Urteil vom 18. 11. 1977, DB 1978, 293 (294): beiläufig (ohne entscheidungstragende Bedeutung) führt der Senat aus, das vereinbarte Entladen durch den Frachtführer liege nach der Auslieferung.

Auch soweit die gesetzlichen Bestimmungen die Ladetätigkeit ausdrücklich in die Haftung einbeziehen, sind abweichende Vereinbarungen denkbar. Für die Haftung ist dabei stets vorausgesetzt, daß der Beförderer oder seine Gehilfen in Ausübung der frachtvertraglichen Pflichten und nicht aus anderen Gründen, etwa nur aus Gefälligkeit, handeln. In letzterem Falle erstreckt sich die Frachthaftung nicht auf die betreffende Tätigkeit. Insoweit richtig OLG Düsseldorf, NJW 1955, 1322 (1323). Doch ist im Zweifel keine bloße Gefälligkeit anzunehmen, und zwar schon deshalb, weil der Beförderer nach § 612, 632 BGB, 354 HGB für seine Tätigkeit eine Vergütung fordern kann.

Wer zu laden oder zu entladen hat, bestimmt sich teilweise nach den betreffenden Sonderbestimmungen. So hat nach § 17 KVO der Unternehmer (Frachtführer) Stückgüter stets zu verladen, Massengüter sind dagegen mangels besonderer Abmachung vom Absender zu verladen. Für das Entladen ist streitig, ob § 17 entsprechend anzuwenden ist; siehe die Kommentierung zu § 17 KVO, Anh. II nach § 452. Da hier keine zwingende Vorschrift besteht, dürfte, abgesehen von besonderen Vereinbarungen (siehe auch § 11 Abs. 2f. KVO) nach der Art der Beförderung die Verkehrssitte entscheidend sein.

Für die Möbelbeförderung ergibt sich die Einbeziehung der Ladetätigkeit in die Obhutshaftung aus dem Zusammenspiel zwischen §§ 4 und 9, 10 BefBMö. Danach gehören Beladen und Entladen mangels besonderer Vereinbarung in den Tätigkeits- und Haftungsbereich des Frachtführers.

Genau umgekehrt betrachten die AGNB in § 6 Abs. 1 das Beladen und Entladen grundsätzlich als Tätigkeit des Auftraggebers (bzw. Absenders oder Empfängers) und bestimmen nur eine Verantwortlichkeit des Frachtführers für betriebssichere Verladung und für die Stauarbeit auf dem Fahrzeug; siehe die Anmerkungen zu § 6, Anh. V nach § 452. Die ADSp sehen etwas besonderes nur für das Ende der Obhutszeit vor: Die Haftung ist nach § 53a ADSp beendet, „sobald die Güter dem Empfänger vor seinem Grundstück zur Abnahme bereitgestellt und abgenommen sind". Siehe dazu Anm. 80 zu §§ 407–409 HGB.

Die CMR schließt in Art. 17 Abs. 3 c nur die Haftung aus, wenn „Behandlung, Verladen, Verstauen oder Ausladen des Guts durch den Absender, den Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln, erfolgt ist". Daraus läßt sich die allgemeine Regel des Frachtrechts bestätigend ableiten, daß sich die Einbeziehung der Ladetätigkeit in den Haftungszeitraum danach richtet, wer vertragsgemäß

die Arbeiten ausführt, im Zweifelsfall aber das Belade- und Ausladerisiko in den Haftungsbereich fällt. Die CMR bestimmt andererseits nicht, wem diese Tätigkeiten grundsätzlich obliegen; vgl. Muth, S. 53 und 80ff.; Heuer, Haftung des Frachtführers nach der CMR, 1975, S. 99f. Siehe ferner Anm. 16 zu Art. 17 CMR, Anh. III nach § 452; zur Ablieferung nach der CMR bei vorzeitigem Abladen von defektem Lkw OLG Zweibrücken, VersR 1967, 1145 (1146).

Anm. 15 **(2) Zubringerdienste**

Der An- und Abtransport mit Zubringer-Verkehrsmitteln gehört nicht in die Obhutszeit, wenn schon die Verladung und Entladung nach dem eben Gesagten nicht dazu gehören. Für die Zubringerdienste wird dagegen grundsätzlich dann nach Frachtrecht gehaftet, wenn sie vom Beförderer mit übernommen sind. In einzelnen Sparten des Frachtrechts bestehen daher spezielle Vorschriften und Klauseln. Die KVO läßt wie das Eisenbahnrecht die Abholung und Zuführung der Güter unter die Obhutshaftung fallen (§ 33 c KVO, entsprechend § 77 Abs. 4 EVO, Art. 16 § 2 CIM). Im Luftrecht wird für die Zubringerdienste außerhalb von Flughäfen nicht zwingend, sondern allenfalls nach Maßgabe der IATA-Bedingungen gehaftet; siehe Art. 10, 11 BefBFracht, Anh. VII/4 nach § 452.

Anm. 16 **(3) Vor-, Zwischen- und Nachlagerung**

Für die mit dem Frachtvertrag verknüpften Lagerungen gelten im allgemeinen dann nicht die Grundsätze der Frachthaftung, wenn sie ihrer Dauer und sonstigen Eigenart nach sich nicht mehr als Nebentätigkeiten des Beförderers, sondern als besondere Lagergeschäfte darstellen. Nur nach Frachtrecht wird gehaftet, wenn Güter vorübergehend im Transportmittel gelagert werden; BGH v. 25. 6. 1973, MDR 1973, 1002 (1003), Lagerung in einer Hafenschute; nach § 33 d KVO wird für die Vor- und Nachlagerung bis zu 15 Tagen, bei erforderlichen Zwischenlagerungen bis 8 Tage nach Frachthaftungsgrundsätzen gehaftet. Ähnlich ist die Regelung des § 15 Abs. 3 AGNB. Die ADSp sehen für Lagerung und Transport in §§ 51ff. die gleiche Haftung vor; die Abgrenzung ist daher ohne Bedeutung. Die BefBMö und die CMR treffen für die Lagerung keine besonderen Regelungen.

Anm. 17 **(4) Beförderung durch einen anderen als den vertragsschließenden Beförderer**

Hat der Frachtführer von vornherein die Beförderung über die Gesamtstrecke übernommen, so kann sich am Obhutszeitraum durch die teilweise Übertragung der Ausführung auf einen anderen nichts ändern. Die Haftungsfrage ist daher in diesem Fall nur ein Problem der Gehilfenhaftung, nicht dagegen der Abgrenzung des Haftungszeitraums, der erst mit der Ablieferung durch den Unterfrachtführer endet. Dies ergibt sich aus § 432 HGB; siehe dazu die Anm. 17 zu § 432. Anders ist die Rechtslage, wenn der Beförderer den Transport nur bis zur Umladung übernommen hat. Dann wird er im Anschluß daran nur als Spediteur tätig, seine Obhutspflicht endet mit der Ablieferung des Frachtguts an den darauffolgenden Beförderer; Baumbach/Duden Anm. 1 zu § 432 HGB. Für den Seeverkehr Schaps/Abraham Anh. I zu § 656, HGB Anm. 2.

Anm. 18 **(5) Beförderung mit einem anderen Verkehrsmittel**

Wird die Beförderung ganz oder teilweise mit einem anderen als dem vereinbarten Verkehrsmittel ausgeführt (z. B. mit der Eisenbahn oder per Luftfracht statt mit dem Kfz oder mit dem Kfz statt per Luftfracht), so ist nicht nur fraglich, welche Rechts- (insbesondere Haftungs-)normen anwendbar sind (s. dazu Anm. 2ff. zu § 425), sondern auch, wann die Obhutszeit beginnt und endet. In jedem Fall muß die

Lösung sicherstellen, daß der Absender durch die Änderung des Beförderungsmittels nicht ohne sein Einverständnis in eine verschlechterte haftungsrechtliche Lage gerät. Für eine Beförderung, die der KVO-Frachtführer innerhalb eines von ihm geschlossenen Beförderunsvertrages mit der Eisenbahn statt mit dem Kraftfahrzeug bewirkt, sieht § 33c KVO ausdrücklich die Deckung durch die KVO-Haftung vor; s. im übrigen Anm. 21 zu § 425.

ddd) Beweislast für den Schadenszeitpunkt **Anm. 19**

Daß die Entstehung des Schadens in die Obhutszeit fällt, hat der Ersatzverlangende zu beweisen. Dies gilt nicht nur für die Haftung aus § 429 HGB, sondern für alle Sparten des Frachtrechts in gleicher Weise; dazu Helm, Haftung, S. 102. Zutreffend daher OLG Celle, NJW 1974, 1095, das dem selbstverladenden Absender von Tiefkühlkost den Beweis dafür auferlegt, daß die Ware bei Beendigung der Verladung (= Annahme) eine Ausgangstemperatur von mindestens – 18° Celsius hatte. Siehe oben Anm. 14. Die Beweisführung für die Unversehrtheit der Güter bei der Annahme ist hier durch die Frachtdokumente ebenso erleichtert wie bei der Tatsache des Schadens selbst; s. Anm. 4ff. zu § 426, da sich die Vermutungen auf das Gut im Zeitpunkt der Annahme durch den Frachtführer beziehen. Die vorbehaltslose Annahme der Güter durch den Empfänger begründet regelmäßig zumindest die tatsächliche Vermutung, daß sie unbeschädigt waren, daß also der Schaden nach Ablieferung entstanden ist. Vgl. dazu aber die Anmerkungen zu § 438 HGB mit weiteren Verweisungen.

dd) Entlastung durch Nachweis unverschuldeter Schadensursache (Nichtverschulden) **Anm. 20**

Der Ersatzanspruch nach § 429 HGB ist bereits schlüssig, wenn dargetan ist, daß Verlust oder Beschädigung des Frachtguts in der Obhutszeit vorliegen. Hinsichtlich der Schadensursache sowie des Verschuldens braucht der Ersatzberechtigte keine Behauptungen aufzustellen. Auch bei Behauptung einer bestimmten Ursache durch den Absender genügt deren Widerlegung nicht zur Entlastung, wenn andere Ursachen möglich bleiben. Unzutreffend dazu Ratz in der Vorauflage, 13 zu § 429 unter (unrichtiger) Berufung auf ROHG 19, 216. Richtig Schlegelberger/Geßler Anm. 16 zu § 429. Äußert sich im Prozeß der Frachtführer nicht zur Schadensursache (z. B. im Versäumnisverfahren), so muß er antragsgemäß verurteilt werden. § 429 Abs. 1 gestattet ihm jedoch, sein Nichtverschulden nachzuweisen. Er muß eine nicht verschuldete Schadensursache behaupten und beweisen, wenn er sich von der Haftung befreien will. Diese Regelung entspricht der analogen Anwendung des § 282 BGB auf positive Vertragsverletzungen, wie sie vom BGH in ständiger Rechtsprechung und auch in der Literatur unbestritten vorgenommen wird. Güterschäden, die während der Obhut des Frachtführers entstehen, fallen ausschließlich in dessen Herrschafts- und Einwirkungsbereich. Somit würde den Frachtführer auch bei Anwendung des allgemeinen Schuldrechts die gleiche Haftung wie nach § 429 HGB treffen. Siehe hierzu Helm, Haftung, S. 102ff.; Stoll, Festschrift für Fritz von Hippel (1967); S. 517ff.

Zur Übersicht über die Rechtsprechung und Literatur zur Beweislast bei positiver Vertragsverletzung s. Palandt/Heinrichs, Anm. 2 zu § 282 BGB. BGH, 6. 3. 1972, WM 72, 584.

Eine Umkehr der in § 429 vorgesehenen Beweisverteilung verstößt im Verhältnis zu Nichtkaufleuten gegen § 11 Nr. 15 a AGB-Gesetz; gegenüber Kaufleuten gilt nach der Rechtsprechung das gleiche; OLG Hamburg, VersR 1970, 1101 (1102), zurückgehend auf das zum Lagervertrag ergangene Urteil des BGH vom 17. 2. 1964, BGHZ 41, 151ff.

Die Haftung aus § 429 Abs. 1 ist somit – ausgehend von der heutigen Rechtsanwendung – nicht verschärft gegenüber der des BGB. Jede Argumentation, die in der „verschärften" Haftung eine Begründung für die frachtrechtlichen Haftungsbegrenzungen und Haftungsausschlüssen sehen will, kann daher heute nicht mehr überzeugen. Insoweit unzutreffend BGH vom 23. 3. 1966, BGHZ 46, 140 (147); Urteile vom 19. 2. 1971, VersR 1971, 617 (618) und 623 (624); zum ähnlich geregelten Lagervertragsrecht (§§ 417, 390 HGB) BGH vom 1. 3. 1974, WM 1974, 436 (437); Bandasch Anm. 2 zu § 429 HGB.

Anm. 21 Im Gegensatz zu § 429 HGB sind in den **Spezialregelungen und in anderen Sparten des Frachtrechts** teilweise andere, schärfere Haftungsgesichtspunkte maßgeblich, die meist mit dem in diesem Bereich abzulehnenden Ausdruck „Gefährdungshaftung", besser mit „Gewährhaftung" bezeichnet werden. Siehe hierzu Helm, Haftung, S. 102ff., besonders FN 513. Eine solche verschärfte Haftung besteht nach der KVO, den BefBMö und im innerdeutschen Eisenbahnrecht nach der EVO. Der Regelung des § 429 HGB entspricht typmäßig mit gewissen Abweichungen die Haftung nach den ADSp und der CMR, ferner im internationalen Eisenbahnrecht die CIM, sowie die Haftungsregelungen des Luftrechts, des Seerechts und des Binnenschiffahrtsrechts. Die AGNB verbinden in §§ 14b und 15 Abs. 2 verschiedene Haftungstypen.

Hinter der „Verschuldensvermutung" stecken in Wahrheit mehrere Tatbestandselemente: Handlung (mit der Zurechnungsfrage bei Gehilfen), adäquate Kausalität, objektive Vertragswidrigkeit (Rechtswidrigkeit) und Verschulden. Für sie alle trägt der Frachtführer die Behauptungs- und Beweislast. Gelingt ihm in einem Punkt keine sichere Aufklärung, dann verbleibt es bei seiner Haftung.

Anm. 22 **aaa) Schadensverursachender Umstand**

Kann die Ursächlichkeit keines bestimmten Umstandes nachgewiesen werden, so bleibt es bei der Haftung. Dies kann einmal dann der Fall sein, wenn der schadensverursachende Umstand selbst nicht rekonstruierbar ist, aber vor allem auch dann, wenn seine Ursächlichkeit für den Verlust oder die Beschädigung des Frachtguts nicht sicher festgestellt werden kann. Können mehrere Umstände ursächlich gewesen sein, so muß sich die weitere Entlastung hinsichtlich des Verschuldens auf sie alle beziehen. Mehrere Ursachen einer Schadensfolge liegen vor, wenn keine von ihnen hinweggedacht werden kann, ohne daß der Schaden mit entfiele. Praktisch bedeutet dies, daß nur eine vollständige Aufklärung der Schadensursache zur Entlastung führen kann; auch dies aber nur, wenn kein schuldhaftes Handeln des Frachtführers oder seiner Leute mitgewirkt hat. Dieser ist insbesondere auch dann haftbar, wenn er einen aus unverschuldeter Ursache drohenden Schaden schuldhaft abzuwenden unterlassen hat. Da der Entlastungsbeweis letztlich auf ein Nichtverschulden gestützt ist, bilden die vorgenommenen oder unterlassenen Handlungen des Frachtführers oder seiner Gehilfen (§ 431 HGB) den Kernpunkt der Entlastung.

Anm. 23 **bbb) Pflichtwidrigkeit und Verschulden**

Die Prüfung der Sorgfaltspflichtsverletzung setzt stets das Bestehen von Verhaltenspflichten voraus. Hat der Frachtführer nicht pflichtwidrig gehandelt, so entfällt die Haftung. Die Verhaltenspflichten müssen dem konkreten Frachtvertrag entnommen werden. Sie hängen vom beförderten Gut, der Jahreszeit, der Witterung, dem Beförderungsweg, dem Beförderungsmittel, den Angaben des Absenders im Frachtbrief und zusätzlich gegebenen Informationen sowie vielen anderen Umständen ab. Ist eine Handlungspflicht objektiv verletzt worden, so kann sich der Frachtführer durch den Nachweis, daß weder er noch einer seiner Gehilfen vorsätzlich oder fahrlässig

gehandelt hat, entlasten. Hierbei sind zwar die konkreten Verhältnisse des Einzelfalls, nicht aber die persönlichen Fähigkeiten und Kenntnisse des Frachtführers oder Gehilfen maßgeblich. Es gilt der auch zu § 276 BGB anerkannte objektivierte Fahrlässigkeitsbegriff, bezogen auf den Berufskreis der Frachtführer, wobei im einzelnen noch einmal nach engeren Merkmalen zu differenzieren ist (z. B. Differenzierung zwischen einem Spediteur und einem auf Baustoffe spezialisierten Güternahverkehrsunternehmer). Nicht vertretbar erscheint die von Schlegelberger/Geßler Anm. 17 zu § 429 vertretene Auffassung, nach der zu den berufsgruppenbildenden Merkmalen auch der Umfang des Gewerbebetriebs zählen soll. Eine derartige Differenzierung würde zu verschiedenen Sorgfaltspflichten für größere oder kleinere Unternehmen führen und damit den Wettbewerb verzerren.

ccc) Verschulden oder Mitverschulden des Berechtigten **Anm. 24**

Ist der Schaden durch Verschulden des Berechtigten (des Absenders, Empfängers oder einer Person, deren Handeln diesen zugerechnet wird) verursacht, so besteht keine Haftung des Frachtführers. Liegt daneben ein Verschulden des Frachtführers oder seiner Leute vor, so wird nach § 254 BGB der Schaden geteilt. Sind neben dem nachgewiesenen Verschulden des Berechtigten weitere mögliche unaufgeklärte Umstände ursächlich, so kommt es ebenfalls zur Schadensteilung. Denn auch im Falle mitwirkenden Verschuldens des Berechtigten hat sich der Frachtführer nach § 429 hinsichtlich der unaufgeklärten Ursachen zu entlasten. Seine Haftpflicht wird ihm daher im Rahmen der Schadensteilung zugerechnet.

Von diesen Grundsätzen weichen die Spezialregelungen des Haftpflichtrechts **Anm. 25**
nicht unbeträchtlich ab. Siehe hierzu vergleichend Helm, Haftung, S. 136ff. Das Verschulden des Berechtigten gehört nach § 34 Abs. 1c KVO, § 30 Abs. 2a KVORb, 15 Abs. 1c AGNB, 10 Abs. 1 Ziff. 1 BefBMö, Art. 17 Abs. 2 CMR zu den besonderen Haftungsausschlüssen. Siehe zum Verhältnis dieser Haftungsausschlüsse zu § 254 HGB Helm, Haftung, S. 136ff. sowie die Kommentierung zu den genannten Vorschriften in den Anhängen nach § 452; Anm. 11f. zu § 34 KVO Anh. I nach § 452.

ee) Sonderregelung für Kostbarkeiten (§ 429 Abs. 2) **Anm. 26**

aaa) Allgemeines

§ 429 Abs. 2 macht die Haftung für Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld und Wertpapiere zusätzlich davon abhängig, daß dem Frachtführer die Beschaffenheit oder der Wert des Gutes bei der Übergabe zur Beförderung angegeben worden ist. Diese Angabe ist Voraussetzung der Haftung; ohne sie wird für die genannten Kostbarkeiten überhaupt nicht gehaftet. Die angegebenen Werte stellen nach HGB keine Haftungsgrenzen dar. § 429 Abs. 2 soll den Frachtführer vor einem übergroßen Risiko schützen und in den Stand setzen, die betreffenden wertvollen Güter besonders zu schützen.

§ 429 Abs. 2 hat nur noch geringe Bedeutung, da alle Sonderregelungen des Landfrachtrechts eigene Kataloge von Haftungsausschlüssen haben, die dem § 429 Abs. 2 gegenüber als speziellere Regelungen ausschließlich gelten. Daher gibt es zu § 429 Abs. 2 auch keine neuere Rechtsprechung. § 34 S. 1d, e KVO schließt die Haftung für wertvolle Güter gänzlich aus, nach richtiger Auffassung auch bei nachgewiesenem Verschulden des KVO-Frachtführers; siehe Anm. 15 zu § 34 KVO. Allerdings gelten die Vorschriften des GüKG und damit der KVO und der BefBMö nach § 1 Nr. 2 der FreistellungsVO zum GüKG (Abdruck in Anm. 2 zu § 4 GÜKG, Anh. I nach § 452) nicht für Kunstgegenstände und Kunstwerke. Für diese ist also § 429 Abs. 2 HGB wirksam, sofern nicht besondere Bedingungen vereinbart sind; siehe Anm. 6, 7 zu § 54 ADSp sowie § 56 ADSp, Anh. I nach § 415 HGB. Ähnlich den Bestimmungen der KVO ist die Regelung des § 15 Abs. 1e AGNB; unter den

Haftungsausschlüssen der BefBMö ist ebenfalls eine Kostbarkeitenregelung (§ 10 Abs. 2 Ziff. 7) enthalten, die allerdings den Nachweis der üblichen Vorsichtsmaßnahmen durch den Möbelbeförderer voraussetzt. § 56a ADSp trifft eine dem § 429 Abs. 2 ähnliche Regelung. Die CMR enthält keinen Haftungsausschluß für Kostbarkeiten; dies erklärt sich daraus, daß nach ihr ein höherer Wert und ein höheres Interesse deklariert werden können.

Der Wert des Gutes spielt in den speziellen Haftungsregelungen zusätzlich eine von § 429 abweichende Rolle. Da die meisten Regelungen summenmäßige Haftungsbeschränkungen enthalten, werden Schäden an Wertsachen kaum je voll entschädigt, selbst wenn die Voraussetzungen des Haftungsausschlusses nicht vorliegen sollten. In einzelnen Sparten gibt es jedoch die Möglichkeit, durch Wertdeklaration die Schadensersatzgrenzen zu erhöhen. Diese Wertdeklaration rechtfertigt zugleich einen Frachtzuschlag. Siehe hierzu zur Übersicht Helm, Haftung, S. 149. Im Landfrachtrecht fehlt in der KVO, den AGNB, den BefBMö und den ADSp allerdings die Möglichkeit, die Haftungsgrenzen durch Wertangabe zu erhöhen. Art. 24 CMR gestattet jedoch eine solche Wertangabe; ähnlich § 90 EVO; Art. 36 CIM; Art. 22 Abs. 2 S. 2 WA; § 46 Abs. 2 LuftVG; § 660 HGB.

Anm. 27 **bbb) Die wertvollen Frachtgüter des § 429 Abs. 2**

Die Kostbarkeitenregelung des § 429 Abs. 2 spielte früher eine erhebliche praktische Rolle. Sie hatte in §§ 462 HGB, 54 EVO eine heute nicht mehr bestehende Parallele. Die einzelnen in § 429 Abs. 2 aufgeführten Begriffe sind daher von der Rechtsprechung in vielen Entscheidungen eingegrenzt worden. Zu den Einzelheiten dieser (meist zum damaligen Eisenbahnrecht ergangenen) weitgehend überholten Rechtsprechung siehe Ratz in der Vorauflage dieses Kommentars Anm. 19–21 zu § 429.

(1) Kostbarkeiten im frachtrechtlichen Sinne sind Gegenstände, die im Verhältnis zum Umfang und Gewicht einen ungewöhnlich hohen Wert haben; jedoch ist dieser relative Maßstab nicht alleine entscheidend, sondern es ist auch die Verkehrsanschauung heranzuziehen. Siehe statt vieler die Urteile RGZ 116, 113 (115f.); 120, 313 (315); Rechtsprechung nach dem Zweiten Weltkrieg OLG Düsseldorf, Betrieb 1950, 202; OLG Hamburg vom 20. 4. 1948, VRS 1, 143.

(2) Kunstgegenstände sind Gegenstände, die wegen ihres Kunstwertes im Verhältnis zum Gewicht und Umfang anderer Güter als besonders vertvoll erscheinen.

(3) Geld: Hierzu gehören alle gültigen Zahlungsmittel des In- und Auslandes.

(4) Wertpapiere sind nicht nur die Wertpapiere im engeren Sinne, sondern auch Beweis- und Legitimationsurkunden.

Anm. 28 **ccc) Angabe von Beschaffenheit oder Wert**

Es genügt die formlose Angabe der Beschaffenheit oder des Wertes spätestens bei der Übergabe. Wird die Angabe verspätet gemacht, so kann sie vom Frachtführer noch akzeptiert werden. Zumindest wird sie eine außerhalb des § 429 S. 1 liegende besondere Sorgfaltspflicht des Frachtführers begründen, für deren Verletzung er zu haften hat. Die Angabe muß so gemacht werden, daß der Frachtführer den besonderen Wert erkennen kann. Allerdings muß bezweifelt werden, ob z. B. die Bezeichnung als „Ölgemälde" bereits genügt, weil aus ihr zu erkennen sei, daß es sich wahrscheinlich um einen Kunstgegenstand handele (RGZ 110, 59 (63) für einen Speditionsfall); a.A. für das Frachtrecht Schlegelberger/Geßler Anm. 28 zu § 429.

ff) Haftungsausschlüsse Anm. 29

Im Gegensatz zu allen Spezialbestimmungen des Landfrachtrechts kennt die HGB-Haftungsregelung außer der Kostbarkeitenregelung keine Haftungsausschlüsse für bestimmte Schadensursachen oder Schadensarten. Siehe zu den frachtrechtlichen Haftungsausschlüssen vergleichend Helm, Haftung, S. 114–135 sowie die dort zitierten Vorschriften in den Anlagen nach § 452.

b) Haftungsfolgen Anm. 30

Die Haftungsfolgen sind im HGB-Landfrachtrecht nicht besonders geregelt. Lediglich § 430 sieht die Beschränkung der Haftung auf Wertersatz vor. Der ersatzpflichtige Frachtführer hat nach § 438 Abs. 4 die Kosten der Schadensfeststellung zu tragen. Siehe die Kommentierung zu dieser Bestimmung. Die Sondervorschriften für die einzelnen Sparten des Landfrachtgeschäfts unterwerfen dagegen die Haftung des Frachtführers verschiedenen und sehr unterschiedlichen Beschränkungen. Vor allem sehen sie feste, nach dem Gewicht des Frachtguts (in den BefBMö nach dem benutzten Transportraum; in den AGNB nach dem Schadensereignis) bestimmte Höchstbeträge der Haftung vor. Siehe zu den Haftungsbeschränkungen vergleichend Helm, Haftung, S. 142–155; zu den einzelnen Regelungen unten Anm. 42, 52, 55, 60 sowie die dort zitierten Vorschriften in den Anhängen nach § 452. Zum Umfang der Haftung, wenn nur das Landfrachtrecht des HGB Anwendung findet, siehe die Kommentierung zu § 430.

Im übrigen bestimmt sich die Haftungsfolge nach §§ 249ff. BGB. Zur Frage des Mitverschuldens siehe oben Anm. 23.

2. Haftung für Verspätungsschäden Anm. 31

a) Allgemeines

§ 429 Abs. 1 HGB unterwirft die Haftung für Verspätungsschäden (Versäumung der Lieferfrist) denselben Grundsätzen wie die Haftung für Verlust und Beschädigung des Frachtguts. Jedoch gilt die Haftungsbegrenzung des § 430 HGB in der Regel nicht für Verspätungsschäden. Die Voraussetzungen einer Versäumung der Lieferfrist ergeben sich aus § 428 Abs. 1. Siehe auch die dortige Kommentierung.

b) Landfrachtrechtliche Spezialregelungen Anm. 32

Die landfrachtrechtlichen Spezialregelungen sehen für die Verspätungshaftung teilweise Sonderregelungen vor. § 31 Abs. 1 a KVO regelt die Haftung für Lieferfristüberschreitung speziell, so daß insoweit § 429 Abs. 1 HGB ausgeschaltet ist. § 9 Abs. 1 BefBMö erlegt dem Frachtführer ebenfalls eine schärfere Haftung als § 429 Abs. 1 HGB auf. Andererseits enthalten KVO und BefBMö besondere Haftungsgrenzen für die Verspätungshaftung.

Die AGNB sehen keine besonderen Bestimmungen für die Verspätungshaftung vor. Daher ist fraglich, ob Verspätungsschäden nach Maßgabe des allgemeinen Vertragsverletzungstatbestandes des § 16 c AGNB oder nach § 429 Abs. 1 HGB zu ersetzen sind. Im Ergebnis wird die Frage bedeutungslos sein, da auch die Ansprüche nach § 16 c AGNB der Umkehr der Beweislast i.S. der Rechtsprechung zur positiven Forderungsverletzung unterliegen, und daher die Haftung wie nach § 429 Abs. 1 Haftung für vermutetes Verschulden ist. Siehe dazu die Kommentierung zu § 16 AGNB Anh. V nach § 452.

Im Bereich der Speditionsrollfuhr verbleibt es bei der Verspätungshaftung nach § 429 Abs. 1 HGB, da die ADSp in § 17 zwar die „Gewährleistung" für Lieferfristen ausschließen, nicht aber die Haftung für vermutetes Verschulden. Siehe die Anm. zu

§ 17 ADSp Anh. I nach § 415 HGB. Doch gelten hier die übrigen Haftungsbeschränkungen der ADSp, soweit sie auf Verspätungsfälle passen; siehe Anm. 73ff. zu §§ 407–409.

Die CMR sieht für Verspätungsfälle im Art. 17 Abs. 2 und Art. 18 Abs. 1 besondere, an die Obhutshaftung angeglichene Haftungstatbestände vor; die Haftung unterliegt auch einer besonderen Haftungsbegrenzung (Art. 23 Abs. 5 CMR). § 429 Abs. 1 HGB kann daher auch nicht subsidiär eingreifen.

Im Binnenschiffahrtsrecht ist die Verspätungshaftung zwar in einer besonderen Bestimmung (§ 62 BSchG) geregelt; sie ist aber in den Voraussetzungen wie im Landfrachtrecht an die Obhutshaftung angepaßt. In den Verlade- und Transportbedingungen wird jede Verspätungshaftung regelmäßig ausgeschlossen.

Somit bleibt als Anwendungsbereich der in § 429 Abs. 1 geregelten Verspätungshaftung nur der Güternahverkehr.

Anm. 33 **c) Konkurrenzfragen**

In vielen Bereichen des Frachtrechts, nämlich überall, wo Obhuts- und Verspätungshaftung in den Haftungsvoraussetzungen oder Haftungsfolgen unterschiedlich geregelt sind – ist die Frage von Bedeutung, welche Bestimmungen anzuwenden sind, wenn Schäden am Frachtgut durch Verspätung während der Obhutszeit entstehen. Dies kann deshalb leicht geschehen, weil sich mit der Obhuts- und Verspätungshaftung Tatbestände von unterschiedlicher Struktur gegenüberstehen. Die Obhutshaftung macht die Tatsache des Verlustes oder der Beschädigung, also eine bestimmte Schadensart zum entscheidenden Merkmal; die Schadensursache ist dabei grundsätzlich gleichgültig. Der Verspätungshaftung liegt in der Verspätung als kennzeichnendes Erfordernis eine bestimmte Schadensursache zugrunde; auf die Art des Schadens kommt es zumeist nicht an. Die Ungleichheit der beiden Tatbestände führt überall zu Überschneidungen der Anwendungsbereiche, wo die Ursache „Verspätung" und die Schadensart „Verlust oder Beschädigung" gegeben sind. Im Landfrachtrecht spielt das Konkurrenzproblem im Rahmen des § 430 eine Rolle; nach richtiger Auffassung ist die Haftungsbegrenzung des § 430 auf Schäden am Frachtgut, die durch Verspätung entstehen, anzuwenden; siehe dazu Anm. 4 zu § 430. Siehe ferner zu den sich aus diesen Überschneidungen ergebenden Konkurrenzproblemen in den frachtrechtlichen Spezialbereichen, Helm, Haftung, S. 170 und S. 28. Zur Konkurrenz mit Ansprüchen aus unerlaubter Handlung und positiver Vertragsverletzung siehe unten Anm. 76ff., besonders Anm. 78.

Anm. 34 **3. Person des Ersatzberechtigten**

Wer nach Landfrachtrecht zur Geltendmachung der Ersatzansprüche berechtigt ist, muß von Fall zu Fall ermittelt werden, da hierfür nicht nur der Absender als Vertragspartner des Frachtführers, sondern auch der Empfänger als Begünstigter im Sinne des Frachtvertrags als eines Vertrages zugunsten eines Dritten in Betracht kommt.

Wie alle Schadensersatzansprüche setzt der Anspruch aus dem Frachtvertrag einen materiellen Schaden und eine formelle Berechtigung zur Geltendmachung des Schadensersatzes (Legitimation) voraus. Gerade beim Frachtvertrag fallen beide Voraussetzungen oft nicht in einer Person zusammen. Dann bedarf es der Anwendung der Grundsätze der Drittschadensliquidation (Beispielsfall: BGHZ 25, 250ff. (zum Seerecht)) oder der Abtretung der formellen Berechtigung an den Geschädigten (Beispielsfall: RGZ 62, 331 (334f.) (zum Speditionsrecht).

a) Die formelle Ersatzberechtigung **Anm. 35**

Grundsätzlich steht die Berechtigung zur Geltendmachung von Ersatzansprüchen dem Vertragspartner, also dem Absender zu. Nach § 435 S. 1 HGB kann jedoch der Empfänger vom Zeitpunkt der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort an gegen Erfüllung der sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Verpflichtungen die Rechte aus dem Frachtvertrag, also auch die Ersatzansprüche, in eigenem Namen geltend machen. Diese Befugnis kann ihm durch Absenderverfügung gem. §§ 435 S. 3, 433 HGB noch entzogen werden, solange weder die Ansprüche gerichtlich geltend gemacht sind, noch der Frachtbrief dem Empfänger übergeben ist; siehe Anm. 16 zu § 435 HGB. Aus der Koppelung zwischen dem „Erlöschen" der frachtvertraglichen Verfügungsbefugnis (§ 433 Abs. 2) und der Geltendmachung der Rechte (§ 435 S. 2) ergibt sich, daß der Absender den Empfänger von diesem Zeitpunkt an nicht mehr an der Geltendmachung der Rechte hindern kann. Es liegt daher nahe, das im HGB nicht geregelte Erlöschen der Legitimation des Absenders hinsichtlich der Geltendmachung der Ersatzansprüche mit dem Erlöschen der frachtrechtlichen Verfügungsbefugnis zu koppeln; siehe dazu Helm, Haftung, S. 155ff. Der BGH zieht die Koppelung von Ersatzberechtigung und Verfügungsberechtigung im Urteil vom 21. 12. 1973, VersR 1974, 325 (326) = NJW 1974, 412 = MDR 1974, 470 = LM, CMR Nr. 3 zur Ergänzung der CMR in Erwägung, lehnt sie jedoch dann im Urteil vom 10. 4. 1974, VersR 1974, 796 (797f.) = NJW 1974, 1614ff. = MDR 1974, 733f. = LM CMR Nr. 4 = DB 1974, 1058f., ebenfalls in Ergänzung der CMR, ab. Siehe dazu Anm. 30 zu Art. 17 und Anm. 4 zu Art. 1 CMR.

Allerdings kann auch die Koppelung von Ersatzberechtigung und frachtrechtlicher Verfügungsbefugnis – soweit Landfrachtrecht des HGB anzuwenden ist – die Doppellegitimation von Absender und Empfänger nicht verhindern, da die Entstehung der Empfängerrechte nicht den Fortbestand der Absenderrechte ausschließt; siehe Anm. 31 zu § 433. Insoweit sind die Entscheidungen des BGH vom 10. 4. 1974, a.a.O. und vom 1. 10. 1975, VersR 1976, 168 (169) grundsätzlich zutreffend. Daher ist die Rechtsprechung des BGH die unvermeidliche Konsequenz der ergänzenden Heranziehung deutschen Landfrachtrechts zur CMR; siehe dazu Anm. 30 zu Art. 17 CMR, Anhang II nach § 452.

Für die KVO würde jedoch die Koppelung von formeller Ersatzberechtigung und frachtrechtlicher Verfügungsbefugnis eine Doppellegitimation von Absender und Empfänger vermeiden. Denn nach der KVO lösen sich Verfügungsbefugnis des Absenders und des Empfängers ohne Überschneidung ab; siehe Anm. 20 zu § 27 KVO, Anh. II nach § 452. Nach herrschender Meinung ist jedoch die Frage der Ersatzberechtigung nicht durch Interpretation der KVO selbst, sondern durch ergänzende Anwendung der (ebenfalls unklaren) HGB-Regelung zu lösen; KG vom 22. 1. 1959, VersR 1959, 342; Guelde/Willenberg, Anm. 34 zu § 29 KVO; BGH vom 10. 4. 1974, NJW 1974, 1614 (1615) = VersR 1974, 796 = LM Nr. 50 zu GüKG. An sich ließe sich aus § 37 Abs. 1 und 3 KVO eindeutig entnehmen, daß die KVO davon ausgeht, der Schadensersatzanspruch werde vom Verfügungsberechtigten geltend gemacht. Siehe dazu Helm, Haftung, S. 156. Der BGH lehnt jedoch diese Auslegung ab. § 37 KVO lasse nur den Schluß zu, daß Ansprüche auch vom Empfänger geltend gemacht werden könnten. Diese Begründung erscheint wenig stichhaltig, da § 37 zwar den „Verfügungsberechtigten" als Anspruchssteller, dagegen weder Absender noch Empfänger erwähnt.

Die hier – zumindest für den Bereich der KVO – vorgeschlagene Koppelung von Ersatzberechtigung und Verfügungsberechtigung würde allerdings die Problematik ebenfalls noch nicht zu Ende lösen. Denn es ist umstritten, ob das Verfügungsrecht wirklich „erlischt", wenn die Voraussetzungen des § 433 Abs. 2 S. 1 HGB vorliegen. In Literatur und Rechtsprechung wird die Auffassung vertreten, die Verfügungsbefug-

nis des Absenders bestehe sozusagen „subsidiär" weiter oder lebe wieder auf, wenn der Empfänger die Rechte nicht geltend machen wolle; siehe Anm. 26f. zu § 433. Im Ergebnis dürfte dies zutreffend sein. Danach müßte auch die formelle Ersatzberechtigung des Absenders wieder aufleben, wenn der Empfänger die Geltendmachung der Rechte gemäß § 333 BGB zurückweist; zutreffend BGH vom 10. 4. 1974, VersR 1974, 796 (798) = LM CMR Nr. 4 = NJW 1974, 1614 = MDR 1974, 733. Dieses Ergebnis läßt sich grundsätzlich auch auf die KVO übertragen; dagegen aber im Ergebnis Guelde/Willenberg Anm. 34 zu § 29 KVO.

Anm. 36 **b) Auseinanderfallen von formeller Berechtigung und Schaden**

Die Regelung der formellen Legitimation zur Geltendmachung des Schadensersatzanspruchs lehnt sich nicht einmal an eine Vermutung an, die dafür spräche, daß in der Regel dem so Legitimierten auch der Schaden entstanden sei. Beim Versendungskauf gem. § 447 BGB geht z. B. die Gefahr im Augenblick der Annahme durch den Frachtführer oder Spediteur bereits über (§ 447 Abs. 1), so daß dem Verkäufer, der seinen Anspruch auf den Kaufpreis behält, im Falle des Verlustes oder der Beschädigung kein Schaden entsteht. Siehe aber zur noch möglichen Verschuldenshaftung Schultz, JZ 1975, 240. Die Ersatzansprüche dagegen hat der Empfänger-Käufer u.U. erst nach der Ankunft des Gutes, bei Ausstellung eines Ladescheins erst mit der Übergabe des Papiers. In allen Fällen, in denen Absender oder Empfänger Spediteure sind, haben sie bei Verlust und Beschädigung des Guts keinen Schaden, da sie nicht Eigentümer des Guts sind und auch ihrem Auftraggeber gem. § 52 ADSp in der Regel für den Transportschaden nicht haften. Ähnliches gilt für den Fall, daß der Absender Kommissionär ist (RGZ 58, 39ff.). Es kommt also sehr häufig vor, daß formelle Ersatzberechtigung und Schaden nicht in einer Person zusammenfallen. Für diesen Fall ist – nach allgemeinen Grundsätzen – der formell Legitimierte berechtigt, den Drittschaden zu liquidieren. Das Frachtrecht weist auf diese Möglichkeit z. T. selbst hin. § 435 HGB gestattet dem Empfänger ausdrücklich, die frachtvertraglichen Rechte im eigenen Namen geltend zu machen, und zwar „ohne Unterschied, ob er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handelt". Aus dieser Bestimmung ergibt sich nicht ohne weiteres auch das Recht des Absenders, fremden Schaden geltend zu machen, solange er noch anspruchsberechtigt ist. Die Gegebenheiten des Fracht- und Speditionsrechts gestatten jedoch eine Erweiterung dieses Grundsatzes. Die Frage, wer im Bereich von Absender, Empfänger oder deren Auftraggebern wirklich geschädigt ist, hat mit dem Frachtvertrag nichts zu tun und läßt sich von Seiten des Beförderers auch überhaupt nicht beantworten. Im Frachtrecht hat daher der allgemeine Grundsatz zu gelten, daß der durch Verlust oder Beschädigung des Frachtguts entstandene Schaden dem Legitimierten zu ersetzen ist, ohne Rücksicht darauf, ob der Schaden ihn oder einen Dritten trifft, für den der Legitimierte gehandelt hat. Die Befugnis zur Geltendmachung von Drittschäden muß sich freilich aus dem Verhältnis des Legitimierten zum Geschädigten ergeben (Spedition, Kauf, Kommission etc.). Die Rechtsprechung hat in diesen Fällen die Schadensliquidation im Drittinteresse außerordentlich großzügig anerkannt (RGZ 58, 39; 62, 331 (334f.); 75, 169 (172); OLG Stuttgart, VersR 1952, 147f. mit Nachweisen; OLG Hamburg, VersR 1958, 844 (845); BGH vom 30. 4. 1959, VersR 1959, 502 (504); OLG Oldenburg, VersR 1976, 583 (584); OLG Koblenz, VersR 1976, 1151. Siehe auch den Grundsatz, daß, wer fremde Sachen in seiner Obhut hat, grundsätzlich die Abwehr- und Ersatzansprüche des Eigentümers in eigenem Namen geltend machen kann: RGZ 93, 39 (40f.); RGZ 170, 1 (7); OLG Kiel, HRR 1938, Nr. 673; zusammenfassend BGH vom 10. 7. 1963, BGHZ 40, 91 (101) = NJW 1963, 2071 (2074f.); bestätigend BGH vom 10. 4. 1974, VersR 1974,

796 (798). Sehr weitgehend zum Seerecht BGH vom 26. 9. 1957, BGHZ 25, 250 (256ff.); siehe ferner von Caemmerer, ZHR 127, 241 (249f.)

Dieser Rechtsprechung, die auch im Zivilprozeßrecht offenbar nicht auf Widerstand gestoßen ist (vgl. Baumbach/Lauterbach/Hartmann, ZPO, 36. Aufl. 1978, Anm. 4C vor § 50) kann vom Standpunkt des Handelsrechts nur zugestimmt werden. Die u. U. schwierige Frage, wer im Endergebnis die Ersatzleistung zu erhalten hat, ist ohne Beteiligung des Beförderers unter den in Frage kommenden Personen zu klären. Der Beförderer soll aus den in diesem Bereich möglicherweise bestehenden Unklarheiten keinen Nutzen ziehen dürfen, indem er sich auf das Auseinanderfallen von Schaden und Ersatzberechtigung beruft. Ebensowenig kann ihm aber auch zugemutet werden, an einen nicht formell Legitimierten Ersatz zu leisten. Nicht gebilligt werden kann in diesem Punkt die Auffassung des HansOLG Hamburg, Hansa 1958, 863, das in einer Entscheidung dem materiell Berechtigten, aber formell nicht Legitimierten die Ersatzansprüche zugestanden hat. Siehe dazu Helm, Haftung, S. 164f. Bedenken bestehen auch gegen die neuere Rechtsprechung des BGH, die allzu leicht eine Geltendmachung des Schadens durch den Absender in Fällen zuläßt, in denen der Empfänger formell legitimiert ist. Insbesondere das Urteil des BGH vom 10. 4. 1974, VersR 1974, 796 (798) läßt in dieser Hinsicht zu wünschen übrig. In diesem Fall, in dem der Empfänger unzweifelhaft bereits zur Erhebung der Schadensersatzansprüche legitimiert war, genügte es dem BGH bereits zur Legitimation des Absenders, wenn der Empfänger zu erkennen gegeben hat, daß er Ansprüche gegen den Frachtführer nicht geltend machen will. Ein solches Verhalten des Empfängers könnte, entsprechend dem Rechtsgedanken des § 333 BGB, als eine Zurückweisung der Rechte aus dem Frachtvertrag betrachtet werden, mit der Folge, daß der Erwerb der Empfängerrechte als nicht erfolgt zu behandeln wäre. Jedoch erscheint die Anknüpfung dieser weitgehenden Folge an eine nicht näher umschriebene Ermittlung des bloßen Empfängerwillens nicht als ausreichend sicheres Kriterium. In jedem Fall muß vermieden werden, daß die Gefahr einer doppelten Inanspruchnahme des Frachtführers entsteht, wenn sich der Empfänger doch noch entschließt, die Ansprüche geltend zu machen, z. B. weil der Absender den Schaden mangels Zahlungsfähigkeit nicht reguliert. Es wäre daher vorzuziehen gewesen, wenn der BGH sich für die eindeutigere Lösung des endgültigen Übergangs der Ansprüche und einer Ermächtigung des Absenders durch den Empfänger (oder eine Abtretung) entschieden hätte. Eine solche Lösung hätte auch im CMR-Fall der Entscheidung vom 1. 10. 1975, VersR 1976, 168 (169) nahegelegen. Auch in diesem Falle geht der BGH – auf der Basis ergänzend anzuwendenden deutschen Rechts – von der Möglichkeit einer Doppellegitimation von Absender und Empfänger aus. Das Urteil läßt jedoch nicht eindeutig erkennen, ob der Absender aufgrund einer Abtretung, einer Ermächtigung oder sogar aufgrund eigenen Rechts legitimiert sein sollte.

II. Grundzüge der Haftung nach den Spezialnormen der einzelnen Sparten des Landfrachtrechts

Anm. 37

1. Güterfernverkehr (KVO und KVORb)

a) Allgemeines

Die KVO ist im Anh. II nach § 452 HGB abgedruckt und kommentiert. Die Vorschriften der KVORb sind in den Text eingearbeitet bzw. jeweils in den Anmerkungen zur KVO vollständig abgedruckt. Zum Geltungsbereich dieser Haftungsordnungen siehe Anm. 11, 13 zu § 425.

Die KVO und die KVORb sind in ihrer Haftungsregelung einander ähnlich, aber nicht gleich. Die KVORb macht vielmehr in noch stärkerem Maße als die KVO

Anleihen im Eisenbahnrecht. Beide Kraftverkehrsordnungen zeichnen sich durch drei Hauptmerkmale aus: (1) Grundsatz für die Obhutshaftung und die Verspätungshaftung ist die Verantwortlichkeit ohne Verschulden und ohne Exkulpationsmöglichkeit („Gewährhaftung"). (2) Diese strenge Haftung ist durch Haftungsausschlüsse für bestimmte Schäden oder Schadensursachen weitgehend durchbrochen. (3) Die Haftung ist nicht nur auf den Wert, sondern zusätzlich auf feste Haftungshöchstbeträge vielfältig begrenzt.

Anm. 38 **b) Obhutshaftung**

aa) Verlust oder Beschädigung in der Obhutszeit; Betriebs- und Transportmittelunfälle

Die Kraftverkehrsordnungen sehen wie das Landfrachtrecht des HGB eine grundsätzliche Haftung des „Unternehmers" bzw. „der Eisenbahn" (als Frachtführer i. S. des HGB) vor für Verluste und Beschädigung, die zwischen Annahme und Ablieferung am Frachtgut entstehen (§§ 29, zweite Alt. KVO; 30 KVORb). Dabei verwendet die KVO statt „Ablieferung" den inhaltsgleichen Ausdruck „Auslieferung". Nach § 33 KVO haftet der Unternehmer für folgende Tätigkeiten nach Obhutsgrundsätzen: Abholung und Zuführung der Güter, Mitwirkung beim Verladen, Ausladen und Umladen (siehe dazu § 17 KVO); Beförderung mit der Eisenbahn, die von ihm innerhalb des Beförderungsvertrages bewirkt wird; Vor-, Nach- und Zwischenlagerung in bestimmten zeitlichen Grenzen.

Die KVORb enthält keine dementsprechenden Haftungserweiterungen; sie schließt sogar in § 30 Abs. 1 S. 2 für die Beförderung von Haus zu Haus das Ein- und Ausladen ausdrücklich aus der Haftung aus; siehe zum Laderisiko auch § 20 Abs. 2d KVORb.

Der Ersatzverlangende muß wie nach § 429 HGB den Nachweis der Schadensentstehung im Haftungszeitraum erbringen. Ist das Frachtgut einen Monat nach Ablauf der Lieferfrist nicht abgeliefert, so kann der Berechtigte es nach §§ 37 Abs. 4 KVO, 37 KVORb ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten; der Verlust wird unwiderleglich vermutet. Die Beweiskraft des KVO-Frachtbriefs folgt den für das Landfrachtrecht geltenden allgemeinen Grundsätzen. Siehe dazu Anm. 4f. zu § 426 HGB. Als Alternativtatbestand kennt die KVO die besondere Haftung für Betriebs- und Transportmittelunfälle, für die nicht alle Haftungsausschlüsse eingreifen. Siehe dazu Anm. 6 und 10 zu § 29 KVO.

Anm. 39 **bb) Haftungsgrundsatz: Gewährhaftung**

Der Haftungsgrundsatz der KVO und KVORb unterscheidet sich wesentlich von § 429 HGB. Der KVO-Frachtführer haftet nach §§ 29, 34 S. 1a KVO; 30 Abs. 1 S. 1 und Abs. 2 S. 1b KVORb nicht nur für vermutetes Verschulden, sondern bis zur höheren Gewalt, also für innerbetriebliche unverschuldete Umstände sowie für außerbetriebliche Umstände, die entweder wegen ihrer Häufigkeit in Kauf genommen werden müssen oder zu deren Vermeidung der Beförderer zwar die verkehrsübliche, nicht aber die äußerste wirtschaftlich zumutbare Sorgfalt angewendet hat. Siehe hierzu Anm. 8f. zu § 34 KVO. Ferner ist ausdrücklich klargestellt, daß für die Gefahren der Straße und des Kraftwagens ohne jede Entlastungsmöglichkeit gehaftet wird (§ 34 S. 1a KVO; ähnlich § 30 Abs. 2 S. 1b KVORb). In § 30 KVO sind weitere genaue Abgrenzungen der Haftung in Sonderfällen enthalten. Für Betriebs- und Transportmittelunfälle wird noch verschärft gehaftet. Siehe § 30e KVO und § 34 Abs. 2 KVO sowie Anm. 5 zu § 34 KVO.

cc) Haftungsausschlüsse **Anm. 40**

Der in dieser Weise grundsätzlich verschärften Haftung steht andererseits – ähnlich wie im Eisenbahnrecht – ein ganzer Katalog von Haftungsausschlüssen gegenüber: Danach ist die Haftung nach § 34 KVO für folgende Schäden ausgeschlossen: Schäden aus Krieg, Verfügungen von hoher Hand, Beschlagnahme u. a.; Schäden aufgrund inneren Verderbs, Bruchs bestimmter Güter, Frost, Hitze; Schäden an lebenden Tieren; Fehlmengen und Gewichtsverluste, die aus der Eigenart der Güter entstehen; Schäden an Kostbarkeiten, an selbstentzündlichen und explosionsgefährlichen Gütern aufgrund dieser ihrer Eigenschaften. Siehe genauer § 34 KVO und § 30 Abs. 2 KVORb (dort weniger umfangreiche Einschränkung). Ferner enthält § 30e KVO einen weiteren Haftungsausschluß für Bruchschäden. Diese Haftungsausschlüsse gelten jedoch nicht für den Fall nachgewiesenen Verschuldens des KVO-Frachtführers oder seiner Gehilfen (§ 30 Abs. 2 S. 3 KVORb; für die KVO st. Rspr. des BGH; siehe Anm. 4 zu § 34 KVO). Bei Schäden durch Betriebs- und Transportmittelunfälle (§§ 29, 34 S. 2 KVO) greifen einige Haftungsausschlüsse, die sich aus Eigenart oder Empfindlichkeit des Guts ergeben, überhaupt nicht ein.

Somit stellt sich die Obhutshaftung nach der KVO folgendermaßen dar: (1) Bei nachgewiesenem Verschulden des Frachtführers Haftung für jede Art von Schaden; (2) bei höherer Gewalt (außerbetrieblichen, nicht kalkulierbaren, gänzlich unvorhersehbaren Ereignissen, ausgeschlossen Gefahren des Kraftwagens und der Straße) keine Haftung; (3) im übrigen Haftung ohne Verschulden; aber nur, soweit keine Haftungsausschlüsse vorliegen. Die letzteren sind wieder unterschiedlich für Betriebs- und Transportmittelunfälle einerseits und für die allgemeine Obhutshaftung andererseits gestaltet.

Die Zurechnungsnormen für Gehilfenverschulden in §§ 6 KVO; 6 KVORb ähneln – enger als § 431 HGB – dem § 278 BGB.

Zur Frage des Mitverschuldens siehe § 34 S. 1c KVO sowie Anm. 11 zu § 34 KVO.

dd) Ersatzberechtigter **Anm. 41**

Die Abgrenzung der Ersatzberechtigung zwischen Auftraggeber (Absender) und Empfänger ist in der KVO nicht geregelt, siehe dazu Anm. 13 zu § 29 KVO.

ee) Haftungsbeschränkungen **Anm. 42**

Der Umfang der KVO-Haftung weicht von der HGB-Regelung weit ab. Das HGB kennt in § 430 nur die Haftungsbeschränkung auf den gemeinen Wert und damit auch zugleich auf unmittelbaren Schaden. Die KVO sieht dagegen ein kompliziertes System sich überschneidender Haftungsbegrenzungen vor: (1) Auf den Wert des Gutes (§ 35 Abs. 1–3 KVO; ähnlich, aber mit anderer Grundlage der Wertberechnung § 32 Abs. 1 KVORb); mit dieser Wertbegrenzung sind auch alle mittelbaren Schäden ausgeschlossen; (2) allgemein auf DM 80,– pro kg Rohgewicht der Ladung (§§ 35 Abs. 4 KVO, 32 Abs. 1 KVORb); (3) speziellere Haftungsgrenzen für bestimmte Schäden (§§ 30c, e KVO).

Nach richtiger Auffassung gelten diese Haftungsgrenzen der KVO entsprechend § 430 Abs. 3 HGB nicht im Falle vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Handelns des Frachtführers oder seiner Bediensteten. Siehe hierzu Anm. 22 zu § 430.

c) Haftung für Verspätungsschäden und andere Vertragsverletzungen **Anm. 43**

§ 31 Abs. 1 KVO sieht für Schäden, die nicht am Frachtgut entstehen, besondere Haftungsregeln vor. In § 31 Abs. 1a, b und e ist eine Haftung ohne Verschulden für Überschreitung der Lieferfrist (§ 26 KVO), für Falschauslieferung und für Fehler bei

der Einziehung von Nachnahmen festgelegt. § 31 Abs. 1 c begründet eine Verschuldenshaftung für nicht ordnungsgemäße Ausführung des Beförderungsvertrags – ein Fall kodifizierter Haftung für Schlechterfüllung.

Diese Ansprüche unterliegen den auch für die Obhutshaftung geltenden Haftungsausschlüssen des § 34 KVO, soweit diese auch für Vermögensschäden passen. Sie sind ferner durch spezielle Haftungshöchstbeträge in § 31 Abs. 2 KVO begrenzt.

Anm. 44 **d) Gemeinsame Haftungsgrenzen für alle Haftungstatbestände**

Für alle Haftungstatbestände zusammen sieht die KVO in § 36 noch eine Gesamt-Haftungsgrenze vor. In keinem Fall darf die zu zahlende Entschädigung höher sein als bei gänzlichem Verlust des Frachtguts. Nur die Haftung für Fehler bei Einziehung von Nachnahmen kann darüber hinausgehen.

Anm. 45 **e) Präklusion und Verjährung der Ersatzansprüche**

Zur Präklusion der Ersatzansprüche siehe §§ 39 KVO, 40 KVORb und die Kommentierung zu § 438 HGB; zur Verjährung siehe §§ 40 KVO, 41 KVORb sowie die Kommentierung zu § 439 HGB.

Anm. 46 **2. Güternahverkehr (AGNB)**

a) Allgemeines

Die AGNB sind in Anhang V nach § 452 abgedruckt. Siehe zu ihrem Anwendungsbereich und Geltungsgrund Anm. 14 zu § 452. Die AGNB sind der KVO in weitem Umfang nachgebildet, weichen jedoch von dieser in manchen Einzelheiten (meistens zugunsten des Auftraggebers) ab; siehe hierzu die Kommentierung zu den einzelnen Bestimmungen der AGNB.

Anm. 47 **b) Obhutshaftung (§ 14 b AGNB)**

aa) Verlust oder Beschädigung in der Obhutszeit

Die Obhutshaftung umfaßt wie in § 429 HGB Verluste und Beschädigungen des Frachtguts, die in der Zeit zwischen Annahme und Ablieferung entstehen. Siehe hierzu oben Anm. 10ff. Mangels besonderer Vereinbarung oder örtlicher Übung gehört das Beladen und Entladen zu den Aufgaben des Absenders bzw. Empfängers; § 6 Abs. 1 AGNB. Es ist nur dann in den Haftungszeitraum eingeschlossen, wenn es vom Unternehmer „ganz oder teilweise vorgenommen wird"; siehe hierzu die Anmerkungen zu § 6 AGNB. Die Beweislast für die Entstehung des Schadens im Obhutszeitraum trägt auch nach den AGNB der Ersatzverlangende. Da die AGNB keinen Frachtbrief vorsehen, entfallen auch die betreffenden Beweiserleichterungen. Sollte neben der Vereinbarung der AGNB doch ein Frachtbrief ausgestellt worden sein, so richtet sich seine Beweiswirkung nach dem allgemeinen Landfrachtrecht. Siehe dazu Anm. 3ff. zu § 426.

Anm. 48 **bb) Haftungsgrundsatz: Gewährhaftung**

Wie nach HGB und KVO braucht der Geschädigte keine Behauptungen zur Schadensursache aufzustellen. Der AGNB-Frachtführer kann sich – abweichend von § 429 Abs. 1 HGB und entsprechend der KVO – auch nicht durch den Nachweis seines Nichtverschuldens von der Haftung befreien. Vielmehr ist die Haftung nach § 15 Abs. 1 a AGNB grundsätzlich Gewährhaftung bis zur höheren Gewalt (BGH vom 8. 12. 1965, LM Nr. 1 zu AGNB = VersR 1966, 180 (181): „Gefährdungsprinzip"). Siehe auch das oben in Anm. 39 hinsichtlich der KVO Ausgeführte. Wie nach der KVO wird nach den AGNB für die Gefahren der Straße und des Kraftwagens, aber auch zusätzlich für „Schäden und Verluste durch Regen und Schnee, Eis, Hagel,

Sturm, Straßenraub" ohne jede Entlastungsmöglichkeit selbst bei Vorliegen höherer Gewalt gehaftet.

cc) Haftungsausschlüsse **Anm. 49**

Der Katalog der speziellen Haftungsausschlüsse in § 15 AGNB entspricht inhaltlich ungefähr dem der KVO. Es gibt jedoch zwei unterschiedliche Gruppen. Die in § 15 Abs. 2 aufgeführten (überwiegend mit der Art des Frachtguts, seiner Empfindlichkeit usw. zusammenhängenden) Haftungsausschlüsse sollen nur eingreifen, wenn der Frachtführer sein Nichtverschulden nachweist. In diesen besonders geregelten Fällen entspricht somit die Haftung des AGNB-Frachtführers dem in § 429 Abs. 1 vorgesehenen Modell (Haftung für vermutetes Verschulden). Die in § 15 Abs. 1 geregelten Haftungsausschlüsse sind dagegen in ihrer Wirkung nicht vom Nachweis des Nichtverschuldens des Frachtführers abhängig und entsprechen damit den Haftungsausschlüssen nach der KVO. Siehe zu der Frage, ob sie dann auch gelten, wenn den Frachtführer nachgewiesenes Verschulden trifft: BGH vom 8. 12. 1965, LM Nr. 1 zu AGNB = VersR 1966, 180 (181 f.).

Soweit nach dem Gesagten das Verschulden von Gehilfen eine Rolle spielt, bestimmt sich die Zurechnung von Gehilfenverhalten nach § 19 AGNB, der – anders als § 6 KVO – sich fast wörtlich an § 431 HGB anlehnt.

dd) Sonderhaftung für Betriebs- und Transportmittelunfälle **Anm. 50**

Die allgemeine Haftung für Verlust und Beschädigung in der Obhutszeit (§ 14 b AGNB) wird durch eine besondere Haftung für Schäden, die durch Betriebs- oder Transportmittelunfälle unmittelbar am Frachtgut entstehen, ergänzt. Diese Haftung folgt den gleichen Grundsätzen wie die allgemeine Obhutshaftung des § 14 b AGNB. Als Haftungsausschlüsse gelten für sie jedoch nur die in § 15 Abs. 1 genannten, verschuldensunabhängigen Fälle.

ee) Ersatzberechtigter **Anm. 51**

Wem die Ersatzansprüche zustehen, bestimmen die AGNB nicht. Vgl. die Kommentierung zu § 435 HGB.

ff) Haftungsbeschränkungen **Anm. 52**

Die Haftung nach den AGNB ist einem komplizierten System von Beschränkungen unterworfen. Zu seiner Vereinbarkeit mit dem AGB-Gesetz siehe die Anmerkungen zu den betreffenden Bestimmungen.

Die Haftung ist beschränkt:

(1) Auf Wertersatz; siehe § 18 AGNB und die dortige Kommentierung.

(2) Auf den festen Betrag von 100 000 DM je Schadensereignis, wobei sich mehrere Verlader eventuell diesen Betrag teilen müssen (§ 17 Abs. 2a, c AGNB).

(3) Durch besondere, niedrigere Haftungsgrenzen für spezielle Risiken, wieder unterschiedlich geregelt je nachdem, ob der Anspruch auf die allgemeine Obhutshaftung (§ 14 b) oder auf die Haftung für Betriebs- und Transportmittelunfälle (§ 14 a) gestützt ist.

c) Haftung für andere Vertragsverletzungen **Anm. 53**

§ 16 AGNB regelt speziell die Haftung für Vermögensschäden, die nicht am Frachtgut entstehen.

aa) Vermögensschäden durch Falschauslieferung oder Fehler bei der Nachnahmeeinziehung unterliegen der Haftung ohne Verschulden. Es ist auch keine Entlastung durch Nachweis höherer Gewalt vorgesehen; § 16 a, b.

bb) Sonstige Verletzungen des Beförderungsvertrages sollen nur bei Verschulden des Unternehmers zur Haftung führen. Darunter fallen z. B. auch Vermögensschäden.

cc) Die gesamte Haftung für solche Vermögensschäden wird nach § 17 Abs. 2b auf 10 000 DM je Schadensereignis beschränkt, wobei auch dieser Betrag unter Umständen unter mehrere Geschädigte zu teilen ist.

Anm. 54 **d) Präklusion und Verjährung der Ersatzansprüche**

Zur Präklusion der Ersatzansprüche siehe § 22 AGNB und die Kommentierung zu § 438 HGB. Zur Verjährung siehe § 26 AGNB und die Kommentierung zu § 439 HGB.

Anm. 55 **3. Güternahverkehr (Speditionsrollfuhr nach den ADSp)**

Die Haftung des Spediteurs als Nahverkehrsfrachtführer richtet sich nach den §§ 429ff. bzw. nach den ADSp. Die ADSp sehen für alle Tätigkeiten des Spediteurs eine grundsätzlich gleiche Haftung vor, § 2a ADSp. Siehe daher zur Haftung des Spediteurs Anm. 71–91 zu §§ 407–409 ADSp, Anh. I nach § 415. Durch die Neufassung der ADSp im Herbst 1978 ändern sich zahlreiche Bestimmungen; siehe Anm. 109.

Zur hier eingreifenden Rollfuhrversicherung siehe den RVS-Text Anh. II nach § 415, S. 160f. und die Sped. Police Anh. III nach § 415, im besonderen Ziff. 8. Durch die Neufassung des RVS/SVS zu einer einheitlichen Police ist ab 1. 7. 1978 die Rollfuhrversicherung gemeinsam mit der Speditionsversicherung geregelt.

Anm. 56 **4. Möbelbeförderung (BefBMö)**

a) Allgemeines

Im Bereich der Möbelbeförderung sehen die BefBMö eine besondere, von anderen Teilgebieten abweichende Haftungsregelung vor. Siehe den Abdruck der BefBMö (mit kurzer Kommentierung) in Anh. IV zu § 452; zum Geltungsbereich und der Rechtsnatur Anm. 12 zu § 425. Die Haftungsregelung schließt sich an die der KVO und AGNB an.

Anm. 57 **b) Die Obhutshaftung**

aa) Verlust oder Beschädigung im Haftungszeitraum

§ 9 Abs. 1 BefBMö sieht – darin ähnlich wie alle anderen Haftungsregelungen – eine besondere Haftung für Verlust und Beschädigung des Frachtguts vor. Abweichend von den üblichen Regelungen wird jedoch der Haftungszeitraum nicht durch die Begriffe „Annahme" und „Ablieferung" umschrieben. Der Verlust oder die Beschädigung muß vielmehr „während der dem Unternehmer obliegenden Behandlung oder Beförderung des Gutes" eingetreten sein. Sachlich ist der Unterschied gering. Während der Beförderung hat der Frachtführer ohnehin die Obhut. Auch die ihm „obliegende Behandlung" des Gutes setzt im allgemeinen seinen Besitz voraus. Da auch nach §§ 429 Abs. 1, 29 KVO, 14b AGNB die Randzonen der Obhutszeit sich nach den Verpflichtungen des Frachtführers bestimmen, unterscheidet sich § 9 BefBMö kaum praktisch von anderen Regelungen. Beladen und Entladen sind hier – entsprechend der Natur der zu verladenden Güter und dem Kundenkreis – durch § 4 BefBMö grundsätzlich dem Frachtführer zugewiesen. Für Schäden bei Beladen und Entladen wird grundsätzlich gehaftet. Siehe zur Beweislast Anm. 19 zu § 429; zur Beweiskraft des Frachtbriefs Anm. 4ff. zu § 426.

bb) Haftungsgrundsatz: Gewährhaftung Anm. 58

Wie nach KVO und AGNB haftet der Möbelbeförderer nach § 9 BefBMö bis zur Grenze der höheren Gewalt, für Gefahren der Straße und Fahrzeugmängel ohne jede Entlastungsmöglichkeit. Der Möbelbeförderer haftet demnach grundsätzlich auch für innerbetrieblichen Zufall, bei außerbetrieblichen Ursachen für wegen ihrer Häufigkeit in Betracht zu ziehenden Zufälle und für Ursachen, die mit äußerster (über die im Verkehr erforderliche hinausgehender) Sorgfalt abwendbar gewesen wären.

cc) Haftungsausschlüsse Anm. 59

Die Haftungsausschlüsse ähneln inhaltlich denen der KVO. Wie die AGNB unterscheiden die BefBMö zwei Gruppen:

(1) Solche, die nur dann gelten, wenn der Frachtführer die „üblichen Vorsichtsmaßnahmen getroffen hat", § 10 Abs. 2 BefBMö; diese Haftungsausschlüsse gelten nicht bei Fahrzeugmängeln oder Gefahren, die der Straße eigentümlich sind.

(2) Die zweite Gruppe gilt ohne daß der Frachtführer den Beweis für Vorsichtsmaßnahmen führen muß. Der Unterschied zwischen beiden Gruppen ist sachlich unbedeutend. Alle Haftungsausschlüsse können nicht geltend gemacht werden, wenn den Frachtführer oder seine Gehilfen Verschulden trifft.

Die Haftung nach den BefBMö läßt sich danach insgesamt folgendermaßen kennzeichnen:

(1) Grundsätzliche Haftung ohne Verschulden bis zur höheren Gewalt, eingeschlossen also innerbetrieblichen Zufall, außerbetriebliche häufige Ereignisse und mit äußerster Sorgfalt abwendbare Schadensursachen; (2) strikte Haftung für Gefahren der Straße und des Fahrzeugs ohne jede Entlastungsmöglichkeit; (3) im Bereich bestimmter Haftungsausschlüsse (§ 10) Haftung für nachgewiesenes Verschulden des Frachtführers oder seiner Gehilfen.

Soweit im Bereich der Haftungsausschlüsse und im Rahmen der höheren Gewalt die Verschuldensfrage eine Rolle spielt, gilt anstelle von § 431 HGB als Zurechnungsnorm für Gehilfenverschulden § 12 BefBMö, der sich an § 278 BGB anlehnt.

dd) Haftungsbeschränkungen Anm. 60

Die Haftung ist durch § 11 BefBMö dreifach beschränkt: (1) Auf unmittelbare Schäden am Frachtgut – Folgeschäden sind ebenfalls ausgeschlossen (§ 11 Abs. 1); (2) auf Wertersatz nach § 430 Abs. 1 u. 2 HGB (§ 11 Abs. 2 BefBMö); (3) auf 2000 DM pro benötigten Möbelwagenmeter (1 Möbelwagenmeter = 5 Kubikmeter Laderaum; § 14 Ziff. 3, 15 Ziff. 4 BefBMö). Diese Haftungsbeschränkungen gelten nicht, wenn der Unternehmer den Schaden vorsätzlich oder grobfahrlässig verursacht hat; § 11 Abs. 5 BefBMö.

c) Haftung für Verspätungsschäden und andere Vertragsverletzungen Anm. 61

§ 9 Abs. 2 BefBMö sieht auch für die Überschreitung der Lieferfrist eine Haftung bis zur höheren Gewalt vor. Diese folgt den gleichen Grundsätzen wie die Obhutshaftung; auch die Haftungsausschlüsse sind – soweit sie passen – anwendbar. Die Haftungsbegrenzung ist jedoch anders bestimmt als im Falle von Verlust und Beschädigung, nämlich auf „die Höhe des nach dem Vertrag zu entrichtenden Gesamtentgelts", § 11 Abs. 3 BefBMö. Andere Vertragsansprüche sind in den BefBMö nicht geregelt. Es gilt das unten Anm. 77 ff. zu § 429 zum Landfrachtrecht allgemein Gesagte.

d) Ersatzberechtigter Anm. 62

Dafür, wer zur Geltendmachung der Ansprüche berechtigt ist, bestimmen die BefBMö nichts Besonderes. Siehe dazu die Kommentierung zu § 435 HGB.

Anm. 63 **e) Präklusion und Verjährung**

Die Präklusion wird von den BefBMö nicht geregelt; siehe daher § 438 HGB. Die Verjährung richtet sich nach § 13 BefBMö, siehe diese Bestimmung sowie die Kommentierung zu § 439 HGB.

Anm. 64 **5. Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr (CMR)**

a) Allgemeines

Die CMR ist abgedruckt in Anh. III nach § 452. Siehe zu ihrem Anwendungsbereich Anm. 28 zu § 425. Die Haftungsregelung der CMR weist Ähnlichkeiten mit der KVO, der CIM, aber auch mit dem WA (Anh. VII/2 nach § 452) auf.

Anm. 65 **b) Obhutshaftung**

aa) Verlust oder Beschädigung in der Obhutszeit

Art. 17 Abs. 1 CMR erlegt dem Frachtführer wie die meisten Frachtregelungen für die Zeit zwischen Übernahme (= Annahme) und Ablieferung eine grundsätzliche Haftung für Verlust und Beschädigung des Frachtguts auf. Obwohl es sich bei der CMR um ein internationales Abkommen handelt, sind die Grundbegriffe inhaltsgleich mit denen des deutschen Frachtrechts; vgl. dazu Anm. 2 zu Art. 17 CMR. In den Haftungszeitraum fällt – argumentum e contrario aus Art. 17 Abs. 4e CMR – auch die Belade- und Entladetätigkeit des Frachtführers. Der Verlust des Frachtguts wird unwiderleglich vermutet, wenn das Gut 30 Tage nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist, und, falls es an einer solchen Vereinbarung fehlt, 60 Tage nach Einlieferung nicht abgeliefert ist; Art. 20 Abs. 1 CMR. Der Frachtbrief schafft nach Art. 9 Abs. 1 CMR eine widerlegliche Vermutung über die Übernahme des Gutes durch den Frachtführer, und, wenn er keinen mit Gründen versehenen Vorbehalt enthält, auch dafür, daß Gut und Verpackung bei Übernahme in äußerlich gutem Zustand waren, ferner daß die Anzahl der Frachtstücke und ihre Zeichen und Nummern mit den Angaben im Frachtbrief übereinstimmen. Siehe dazu die Kommentierung zu Art. 9 CMR und Anm. 7 zu § 426.

Anm. 66 **bb) Haftungsgrundsatz: verschärfte Haftung für vermutetes Verschulden**

Ähnlich der Regelung des internationalen Eisenbahnrechts (vgl. Art. 27 § 2 CIM) haftet der Frachtführer nach Art. 17 Abs. 2 CMR dann nicht, wenn der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die er nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Für Mängel des Transportfahrzeugs und Verschulden des eventuellen Vermieters und dessen Bediensteten wird aber stets gehaftet (Art. 17 Abs. 3 CMR). Die CMR-Haftung ist Haftung für vermutetes Verschulden mit verschärftem Sorgfaltsmaßstab; str., siehe dazu Anm. 3–5 zu Art. 17 CMR.

Anm. 67 **cc) Haftungsausschlüsse**

Die CMR enthält in Art. 17 Abs. 2, 4 eine dem Eisenbahnrecht und der KVO ähnliche Liste von Haftungsausschlüssen. Wie das Eisenbahnrecht unterscheidet die CMR zwischen sogenannten „einfachen" und „bevorrechtigten" Haftungsausschlüssen. Für das Vorliegen der „einfachen" Haftungsausschlüsse trägt der Frachtführer die volle Beweislast (Art. 18 Abs. 1 CMR); bei bevorrechtigten Haftungsausschlüssen genügt bereits die Darlegung der bloßen Möglichkeit der Entstehung des Schadens aus dem im Haftungsausschluß bestimmten Grund, um eine widerlegliche Vermutung für das Vorliegen des Umstandes zu begründen. Der Kausalitätsnachweis ist dadurch wesentlich erleichtert (Art. 18 Abs. 2 CMR). Einfache Haftungsausschlüsse sind nach Art. 17 Abs. 2 (neben den „unabwendbaren Umständen"): Verschulden des Ver-

fügungsberechtigten, Weisungen des Verfügungsberechtigten, besondere Mängel des Guts. Die bevorrechtigten Haftungsausschlüsse sind: Beförderung im offenen Wagen, Verpackungsmängel, Selbstverladung, -entladung und Stauen durch Absender oder Empfänger, natürliche Schadensanfälligkeit von Gütern, ungenügende Bezeichnung und Numerierung der Frachtstücke, Schäden an beförderten Tieren. Siehe im einzelnen genauer die Anm. zu Art. 17 und 18 CMR. Für Fahrzeugmängelfolgen gelten die Haftungsausschlüsse nach Art. 17 Abs. 3 nicht. Der Frachtführer ist ferner berechtigt, gefährliche Güter jederzeit auszuladen, zu vernichten oder unschädlich zu machen, ohne dafür haften zu müssen; Art. 22 Abs. 2 CMR.

Die Haftungsausschlüsse entfallen bei Vorsatz und dem Vorsatz gleichgestellter (= nach deutschem Recht grober) Fahrlässigkeit des Frachtführers; Art. 29 CMR.

Gehilfenverschulden wird dem Frachtführer nach Art. 3 CMR zugerechnet: Handlungen und Unterlassungen der Bediensteten des Frachtführers und aller Personen, deren er sich zur Ausführung der Beförderung bedient, wenn die Bediensteten oder sonstigen Personen in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben. Art. 3 ähnelt damit § 431, läßt allerdings den Frachtführer für Handlungen, die nur bei Gelegenheit der Ausführung der Verrichtungen geschehen, nicht einstehen (siehe die Kommentierung zu Art. 3 CMR).

dd) Haftungsbeschränkungen **Anm. 68**

Die CMR sieht eine doppelte Haftungsbeschränkung vor: (1) Auf Wertersatz, Art. 23 Abs. 1; (2) auf 25 Goldfranken = 22,68 DM (siehe Anm. 4 zu Art. 23 CMR) pro kg Rohgewicht zusätzlich Fracht, Zölle und sonstige Beförderungsposten, Art. 23 Abs. 4 CMR. Beide Haftungsbeschränkungen kann jedoch der Absender durch besondere Wert- und Interessendeklarationen ausschalten, so daß voller Schadensersatz zu leisten ist. Bei Vorsatz und gleichgestellter (= grober) Fahrlässigkeit gelten die Haftungsbeschränkungen nach Art. 29 CMR nicht.

c) Verspätungshaftung und andere Haftpflichttatbestände **Anm. 69**

Art. 17 Abs. 1 CMR läßt den Frachtführer für die Überschreitung der Lieferfrist nach den gleichen Grundsätzen haften, die für die Obhutshaftung gelten. Siehe zu der Frage, wann eine Lieferfristüberschreitung vorliegt, Art. 19 CMR und Anm. 4 zu § 428 HGB. Die einfachen Haftungsausschlüsse des Art. 17 Abs. 2 gelten auch für Lieferfristüberschreitungen.

Der Schadensersatzanspruch wegen Lieferfristüberschreitung beschränkt sich nach Art. 23 Abs. 5 CMR auf die Höhe der Fracht, die für die betreffende Beförderung zu bezahlen wäre. Durch Interesseangabe des Absenders nach Art. 26 CMR kann diese Begrenzung angehoben werden. Auch diese Haftungsbeschränkung gilt nicht bei Vorsatz und gleichgestellter (= grober) Fahrlässigkeit des Frachtführers.

Für Ablieferung ohne Einziehung des Nachnahmebetrags haftet der Frachtführer dem Absender bis zur Höhe des Nachnahmebetrags ohne Verschulden (Art. 21 CMR). Andere vertragliche Ansprüche des Absenders oder Empfängers sind in der CMR nicht geregelt. Findet ergänzend deutsches Recht Anwendung, so kann wohl auf die Leistungsstörungen des bürgerlichen Rechts (Verzug, Unmöglichkeit, positive Vertragsverletzung) zurückgegriffen werden. Siehe dazu Anm. 77 zu § 429.

d) Ersatzberechtigter **Anm. 70**

Wer zur Erhebung des Schadensersatzanspruchs berechtigt ist, wird von der CMR nicht klar bestimmt. Es sprechen jedoch überwiegende Gründe dafür, die Ersatzberechtigung an die frachtrechtliche Verfügungsbefugnis zu koppeln. Siehe hierzu Anm. 30 zu Art. 17 CMR und oben Anm. 35.

Anm. 71 **e) Präklusion und Verjährung**

Art. 30 CMR enthält eine eingehende Regelung der Präklusion bei vorbehaltloser Annahme des Gutes durch den Empfänger. Einsprüche aus dem CMR-Frachtvertrag verjähren nach Art. 32 Abs. 1 CMR in einem Jahr, bei Vorsatz und diesem gleichstehender Fahrlässigkeit in drei Jahren. Siehe dazu, besonders zur Rechtsprechung des BGH die Anmerkungen zu Art. 32 CMR.

Anm. 72 **III. Hinweise auf die Haftungsregelungen in den übrigen Teilbereichen des Frachtrechts**

1. Binnenschiffahrtsrecht

Gesetzliche Grundlage ist das Gesetz betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. 6. 1895 i. d. F. vom 10. 5. 1898 (Binnenschiffahrtsgesetz, BSchG), das z. T. seinerseits auf das Landfrachtrecht des Handelsgesetzbuchs, teilweise auch auf das Seerecht weiterverweist. Da seine Bestimmungen durchweg dispositives Recht sind, kommt den in der Binnenschiffahrt üblichen Verlade- und Transport- oder Konnossementsbedingungen ganz erhebliche Bedeutung zu. Die gesetzlich geregelte Haftung aus dem Ladeschein und aus dem Beförderungsvertrag lehnt sich zwar eng an das Landfrachtrecht des HGB an. Durch die üblichen Bedingungen ist sie jedoch in weitaus den meisten Fällen weitgehend abbedungen und durch Transportversicherung ersetzt. Siehe zum Überblick Helm, Haftung, S. 75 ff. und Laeuen, Freizeichnungen in den Frachtverträgen der internationalen Rheinschiffahrt, Diss. Frankfurt 1966. Der Kommentar von Vortisch/Zschukke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht, 4. Aufl. 1964, ist praktisch wenig brauchbar, da er sich zu sehr am Gesetzesrecht orientiert und auf die üblichen Klauseln kaum eingeht. Die Verweisungen auf das Seerecht sind nicht immer zuverlässig, teilweise auch durch das Seerechtsänderungsgesetz von 1973 überholt.

In Haftungsfragen ist die angegebene Literatur inzwischen bereits durch die neuere Entwicklung des AGB-Rechts teilweise überholt. Formularmäßige Freizeichnungen sind inzwischen problematisch geworden; siehe zum neuesten Stand: König, Zeitschr. f. Binnenschiffahrt 1978, 343 ff. Die Freizeichnung für anfängliche Fahr- bzw. Ladungsuntüchtigkeit ist als Abdingung von Kardinalpflichten unwirksam; § 9 Abs. 2 Ziff. 2 AGB-Gesetz. Bereits die frühere Rechtsprechung hatte dies angenommen; BGH vom 23. 6. 1966, VersR 1966, 871 ff.; BGH vom 25. 6. 1973, VersR 1973, 1060; BGH vom 21. 4. 1975, DB 1975, 2126; BGH vom 8. 12. 1975, VersR 1976, 295. Auch das Verbot der Abtretung von Ansprüchen gegenüber dem Frachtführer ist für unwirksam erklärt worden, soweit damit der Forderungsübergang auf den Transportversicherer nach § 67 VVG ausgeschlossen wäre; BGH vom 8. 12. 1975, VersR 1976, 295 ff. Problematisch sind ferner Beweislastverschiebungen, besonders wenn die nachzuweisende Tatsache im „Verantwortungsbereich" des Frachtführers liegt; § 11 Nr. 15 AGB-Gesetz. Dieser Grundsatz galt auch bisher im Verhältnis zu kaufmännischen Kunden; OLG Hamburg, VersR 1970, 1101 (1102). Schließlich sind Freizeichnungen ganz allgemein da, wo grobes Eigenverschulden des Frachtführers oder eines seiner leitenden Angestellten oder ein Organisationsmangel vorliegt, nicht mehr wirksam. Dies ergibt sich aus einer umfangreichen Rechtsprechung aus der Zeit vor Inkrafttreten des AGB-Gesetzes. Gegenüber nichtkaufmännischen Kunden ist nach § 11 Nr. 7 AGB-Gesetz auch die Freizeichnung für grobe Fahrlässigkeit von beliebigen Erfüllungsgehilfen nicht mehr wirksam; siehe zu alle dem die Kommentare zu § 11, Nr. 7 AGB-Gesetz sowie Helm, BB 1977, S. 1109. Vgl. ferner zu der ähnlichen Problematik bei den ADSp vor Inkrafttreten des AGB-Gesetzes Anm. 8 bis

18 in der Vorbemerkung zu den ADSp, Anh. I nach § 415; ferner Helm, VersR 1977, 585 ff.

2. Eisenbahnrecht **Anm. 73**

Die Haftung nach innerdeutschem und internationalem Eisenbahnrecht ähnelt den Regelungen der CMR und KVO, für die sie teilweise als Vorbild gedient hat. Siehe dazu die Anm. zu § 454 HGB sowie die teilweise kommentierten Texte der EVO und CIM in den Anlagen I und II nach § 460.

3. Seerecht **Anm. 74**

Die seefrachtrechtliche Haftung ist in den Bestimmungen des 4. Buches des HGB, insbesondere in §§ 606 ff. und 559 HGB geregelt. Diese Bestimmungen sind traditionsgemäß nicht im Großkommentar zum HGB abgedruckt und kommentiert. Siehe dazu die vor der Kommentierung zu § 425 HGB angegebene Literatur.

4. Luftfrachtrecht **Anm. 75**

Die luftfrachtrechtliche Haftung orientiert sich am internationalen Warschauer Abkommen und an den diesem nachgebildeten §§ 44 ff. LuftVG. Siehe hierzu die in Anh. VII nach § 452 vollständig abgedruckten Gesetzestexte, vor allem Art. 18 ff. WA und §§ 44 ff. LuftVG, ferner die Vorbem. zu Anh. VII (mit Literaturhinweisen) und die Vorbem. zum WA (Anh. VII/2).

IV. Konkurrenz der frachtvertraglichen Haftungsregelungen mit allgemeinen Haftungstatbeständen **Anm. 76**

1. Überblick

Die Fragen der Konkurrenz zwischen verschiedenen, auf den gleichen Fall zutreffenden Haftpflichtansprüchen gehören zu den rechtstheoretisch – im Inland wie in ausländischen Rechten – umstrittensten Problemen; siehe dazu aus neuerer rechtsvergleichender Sicht: Schlechtriem, Vertragsordnung und außervertragliche Haftung, Arbeiten zur Rechtsvergleichung 54, Frankfurt 1972; derselbe, ZHR 133 (1970), S. 105–148; Helm, Haftung, S. 222 ff.; aus dogmatischer und prozessualer Sicht Georgiades, Die Anspruchskonkurrenz im Zivilrecht und Zivilprozeßrecht, 1968; ferner Arens, AcP 170, S. 392 ff. (1970). Die Problematik beschränkt sich im Frachtrecht nicht auf den bekannten Problemkreis der Anspruchskonkurrenz zwischen Vertrags- und Deliktsansprüchen. Vielmehr können in Konkurrenz zu frachtrechtlich besonders geregelten Haftungstatbeständen auch andere vertragliche Ansprüche, insbesondere aus positiver Vertragsverletzung und – am Rande – auch Ansprüche aus Eigentümer-Besitzerverhältnis treten.

Die praktische Tragweite der Problematik ist erheblich, aber unter der Herrschaft der sehr unterschiedlichen frachtrechtlichen Sonderordnungen ganz verschieden; siehe dazu unten Anm. 77 ff.

2. Mögliche Konkurrenzen **Anm. 77**

a) Konkurrenz zwischen frachtvertraglicher Sonderhaftung und allgemeiner Vertragshaftung (Unmöglichkeit, Verzug, positive Vertragsverletzung)

aa) Obhutshaftung in Konkurrenz mit allgemeiner Vertragshaftung

Überall, wo die Obhutshaftung als Haftung für vermutetes Verschulden ausgebildet ist, also nach § 429 Abs. 1 (siehe Anm. 20 ff.) und nach den ADSp (siehe Anm. 72 zu §§ 407 bis 409), wird der Schaden nur ersetzt, wenn eine (vermutete) Verletzung einer frachtvertraglichen Sorgfaltspflicht oder die Schlechterfüllung der

Hauptpflicht zur Bewahrung des Gutes (vgl. Anm. 38, 63 zu § 425) vorliegt. Da die Beweislastregelung praktisch identisch ist (siehe Anm. 20), kann wohl fast jeder Fall der Obhutshaftung auch als positive Vertragsverletzung gesehen werden. In besonderen Fällen kommt auch, mit ähnlichem Ergebnis, eine Haftung für nachträgliche zu vertretende Unmöglichkeit in Betracht.

Soweit der Frachtführer für Zufall (nach der KVO, siehe Anm. 39; nach den AGNB, siehe Anm. 48; nach den BefBMö, siehe Anm. 58) oder nach verschärftem Verschuldensmaßstab (nach der CMR, siehe Anm. 66) haftet, decken sich zwar die Bereiche der allgemeinen Vertragshaftung nicht vollständig mit der Obhutshaftung; aber auch hier fällt der größte Teil der Schadensfälle wegen der Beweislastumkehr bei positiver Vertragsverletzung unter beide Haftungsordnungen.

Anm. 78 **bb) Verspätungshaftung in Konkurrenz mit allgemeiner Vertragshaftung**

Die Sondertatbestände der frachtrechtlichen Verspätungshaftung (s. oben Anm. 31–33, 43, 53, 61, 69; unten Anm. 88) konkurrieren regelmäßig mit der Haftung für Schuldnerverzug. Die Überschreitung der Lieferfrist bedeutet einen nach § 284 Abs. 2 ohne Mahnung eintretenden Verzug bei der Erfüllung der Ablieferungspflicht und begründet daher Ansprüche nach § 286 Abs. 1 BGB; qualifiziert man die Ablieferung als Hauptpflicht (s. Anm. 70 zu § 425), so greift auch § 326 BGB ein, siehe auch Anm. 7 zu § 435. Auch hier wird das Verschulden vermutet. Die Verspätungshaftung stünde somit praktisch stets in Konkurrenz mit der allgemeinen Haftung für Schuldnerverzug.

Anm. 79 **cc) Andere frachtrechtliche Haftungsregelungen**

Für andere Sonderhaftungsregelungen gilt ähnliches. Insbesondere ist die Haftung nach § 31 Abs. 1c KVO praktisch mit der Haftung für positive Forderungsverletzung außerhalb des Güterschadensbereichs identisch. Auch hier kann die beschränkte Haftung des Frachtrechts mit unbeschränkter Haftung nach allgemeinem Schuldrecht fast in vollem Umfang konkurrieren. Siehe im einzelnen Anm. 9–12 zu § 31 KVO, Anh. II nach § 452.

Anm. 80 **b) Konkurrenz zwischen frachtvertraglicher Sonderhaftung und der Haftung aus unerlaubter Handlung**

In diesem Bereich ist die Haftungsüberlagerung nicht so vollständig wie zwischen den verschiedenen Vertragshaftungen. Für den Umfang der Überschneidungen soll auf meine eingehende Untersuchung (Helm, Haftung für Schäden an Frachtgütern, 1966, S. 241–284) verwiesen werden. Als konkurrierende Tatbestände kommen vor allem § 823 Abs. 1 und 2 und § 831 BGB in Betracht. Die Entstehung paralleler Deliktshaftung wird begünstigt durch eine Reihe von Faktoren:

(1) Bei Güterschäden liegt stets Eigentumsverletzung vor, also greift § 823 Abs. 1 grundsätzlich ein; auch die Verletzung des mittelbaren Besitzes des Absenders genügt bereits (BGH vom 28. 2. 1975, VersR 1976, 648 (649) = DB 1975, 1073f.

(2) Die Rechtswidrigkeit von Unterlassungen des Frachtführers oder seiner Gehilfen ist fast stets gesichert, da die Rechtsprechung schon des Reichsgerichts wie auch des BGH dem berufsmäßigen Frachtführer außervertragliche Schutzpflichten hinsichtlich des Frachtguts auferlegt hat, die hinter den vertraglichen wohl kaum zurückstehen. Diese Rechtsprechung beginnt mit den Entscheidungen RGZ 77, 317 (319) und RGZ 102, 42. Sie wurde vom BGH im Urteil vom 28. 4. 1953, BGHZ 9, 301ff., zunächst für den Lagervertrag, und in zahlreichen weiteren Entscheidungen für verschiedene Arten von Frachtverträgen fortgeführt: BGH vom 7. 7. 1960, VersR 1960, 727 (730), zum Binnenschiffahrtsgesetz; vom 7. 11. 1961, VersR 1962, 37, zur KVO;

eingehend BGH vom 22. 4. 1977, VersR 1977, 662 (663f.), zum Lohnfuhrvertrag nach den AGNB; ebenso OLG Düsseldorf v. 30. 6. 1977, VersR 1977, 912; zur Hafenschiffahrt OLG Hamburg, VersR 1777, 811 (812).

(3) Die Haftung für Organisationsmängel erweitert den Anwendungsbereich der deliktischen Haftung aus § 823: BGH vom 7. 11. 1961, a.a.O.; vom 28. 2. 1975, VersR 1975, 658 (659f.).

(4) Die starke Reduzierung der Entlastungsmöglichkeit nach § 831 steigert auch die praktische Bedeutung des § 831 erheblich; siehe hierzu nach dem Stand von 1966 Helm, AcP 166, 389ff. Aus der Rechtsprechung zum Frachtrecht siehe die in Anm. 89 angegebenen Urteile.

Die Durchsetzbarkeit der Deliktshaftung leidet andererseits auch unter zwei Hindernissen: (1) Der dem Geschädigten ungünstigen Beweislastregelung und (2) der immer noch möglichen und daher das Prozeßrisiko erhöhenden Entlastungsmöglichkeit des Frachtführers für seine Verrichtungsgehilfen nach § 831 Abs. 2 BGB; siehe z. B. den Fall BGH vom 27. 1. 1970, VersR 1970, 318 (319).

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, daß der Überschneidungsbereich zwischen der frachtrechtlichen Obhutshaftung und der Deliktshaftung einen ganz erheblichen Prozentsatz aller Schadensfälle umfaßt. Daneben treten deliktische Ansprüche von Personen, die zwar Eigentümer oder Besitzer, aber nicht am Frachtvertrag Beteiligte sind.

c) Konkurrenz zwischen frachtvertraglicher Haftungsregelung und Ansprüchen aus Eigentümer-Besitzerverhältnis — Anm. 81

Die Haftung aus §§ 989, 990, 991 Abs. 2 BGB greift nach neuerer Auffassung nur ein, soweit der Besitzer nicht zum Besitz berechtigt ist (Bestehen der Vindikationslage als Voraussetzung der Haftung). An dieser Voraussetzung fehlt es in frachtrechtlichen Schadensfällen fast immer, da der Frachtführer berechtigter Besitzer ist und ihm selbst nach Abschluß der Beförderung durch sein Pfandrecht noch weitere Besitzrechte zustehen. Eine Haftung aus Eigentümer-Besitzerverhältnis kommt daher praktisch nur in Betracht, wenn der Absender gegenüber dem Eigentümer nicht berechtigt war, dem Frachtführer den Besitz zu übertragen oder wenn der Frachtführer das Gut auch nach Erlöschen aller Besitzrechte nicht herausgibt. Die offenkundige Seltenheit solcher Fälle läßt die Haftung nach §§ 989ff. fast bedeutungslos erscheinen. Siehe dazu im einzelnen Helm, Haftung, S. 197–222.

3. Folgen unbeeinflußter Anspruchskonkurrenzen — Anm. 82

Die totale Konkurrenz zwischen den im Einzelfall gegebenen Ersatzansprüchen würde im Bereich der Überschneidungen der Tatbestände alle Haftungsvergünstigungen, die das Frachtrecht dem Frachtführer zugesteht (vor allem Haftungsbeschränkungen, Haftungsausschlüsse, Rügepflicht des Geschädigten, verkürzte Verjährung) hinfällig machen. Wo das Frachtrecht eine verschärfte Haftung zuläßt, etwa in der KVO für Zufall (s. Anm. 39) oder in der CMR für strenger definiertes Verschulden (s. Anm. 66) würden dem Geschädigten zusätzlich auch diese Vorteile verbleiben.

4. Lösungen der Konkurrenzfrage in Gesetzen und Allgemeinen Geschäftsbedingungen — Anm. 83

Die Problematik konkurrierender allgemeiner Ansprüche ist im Frachtrecht vielfach durch Sonderregelungen, die eine ausschließliche Anwendung des frachtrechtlichen Sonderrechts sichern sollen, gelöst.

Anm. 84 **a) Art. 28 Abs. 1 CMR**

Nach Art. 28 Abs. 1 CMR sind die Haftungseinschränkungen der CMR auf außervertragliche Ansprüche anzuwenden. Die nicht sehr klare Formulierung der Vorschrift läßt zwar noch Zweifelsfragen offen, jedoch kann folgendes festgehalten werden: Im Umfang der Haftung sind die außervertraglichen Ansprüche, soweit sie Verlust und Beschädigung des Frachtguts und Überschreitung der Lieferfrist betreffen, an die Regelung der CMR angepaßt. Die Haftungsausschlüsse der Art. 17 Abs. 2 und 4 und 22 Abs. 2 CMR finden auch gegenüber parallelen Deliktsansprüchen Anwendung. Die Beweiserleichterungen des Art. 18 und die Bestimmungen über die Präklusion bei unterlassener Schadensrüge (Art. 30) werden wohl ebenfalls für Deliktsansprüche zu gelten haben. Das gleiche gilt gemäß Art. 32 für die verkürzte Verjährung der CMR.

Im übrigen verbleiben auch nach der CMR noch in begrenztem Umfang Anwendungsfelder für die Deliktshaftung; siehe dazu im einzelnen die Anmerkungen zu Art. 28 CMR Anh. III nach § 452. Für die Kollision zwischen Ansprüchen, die sich aus der CMR ergeben und solchen aus allgemeinen (ergänzend anzuwendendem nationalem) Schuldrecht trifft die CMR keine Bestimmung. Siehe zu diesen Anm. 31 zu Art. 17.

Anm. 85 **b) § 63 a ADSp**

Im Güternahtransport durch Spediteure, für den kein zwingendes Recht gilt, beschränkt § 63a ADSp die deliktischen Ansprüche auf den Umfang der ADSp-Haftung. Alle haftungsbeschränkenden Formulierungen der ADSp sind im übrigen so weit gefaßt, daß jede Art von Vertragshaftung unter sie fällt. Danach ist die Konkurrenz mit deliktischer und allgemeiner vertraglicher Haftung praktisch gänzlich ausgeschlossen. Vgl. dazu die Anm. zu § 63 ADSp Anh. I nach § 415; neuerdings BGH v. 22. 4. 1977, VersR 1977, 662 (664). Im übrigen muß darauf hingewiesen werden, daß im Regelfall des § 39 ADSp die Speditionsversicherung nach § 3 Ziff. 1, 2 SVS/RVS die gesamte vertragliche und außervertragliche Haftung des Spediteurs nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen (im Rahmen der Versicherungsgrenzen) abdeckt. § 3 SVS/RVS gilt auch für die Speditionsrollfuhr, die ein echtes Frachtgeschäft darstellt. Insgesamt spielt danach die Konkurrenzfrage im Güternahverkehr durch Spediteure keine bedeutende Rolle.

Wurde von einem Spediteur, der als KVO-Frachtführer tätig geworden ist, mit dem Auftraggeber die Geltung der ADSp vereinbart, so ergibt sich die Frage, ob § 63a ADSp die Entstehung von Deliktsansprüchen, die über den ADSp-Rahmen hinausgehen, verhindert. Der BGH hat dies im Urteil vom 28. 5. 1971, VersR 1971, 755 (756) verneint. Da die KVO als zwingendes Recht Anwendung finde, seien „insoweit die Regeln der ADSp ausgeschlossen". Diese Entscheidung erscheint jedoch in sich nicht logisch. Die KVO trifft keine Bestimmung über Ansprüche aus unerlaubter Handlung, könnte dies wohl auch nicht, da die Ermächtigungsgrundlage der §§ 20, 20a GüKG dies nicht trüge. „Insoweit" kann also die Geltung der ADSp nicht ausgeschlossen sein. § 63 a ADSp kann somit die Haftung aus unerlaubter Handlung durchaus wirksam begrenzen. Allenfalls ließe sich das BGH-Urteil auf die Erwägungen einiger BGH-Urteile stützen, nach denen zwei normative Ordnungen (hier ADSp und KVO) nebeneinander nicht angewandt werden können; BGH vom 28. 5. 1953, BGHZ 9, 301 (betreffende Stelle nicht mit abgedruckt); und vom 8. 7. 1955, BGHZ 18, 98 (100). Neben dieser Rechtsprechung des BGH gibt es jedoch eine zweite Linie: Bei Eingreifen mehrerer Ordnungen werden Rangverhältnisse festgestellt, die es ermöglichen die Bestimmungen beider Ordnungen zu kombinieren; BGH

vom 12. 12. 1960, VersR 1961, 170 (171) (ADSp und Konnossementsbedingungen der Binnenschiffahrt); vom 24. 5. 1962, VII ZR 5/61 (unveröffentlicht, betr. mehrere Bedingungen für Lieferung von Heizkörpern); das Urteil vom 3. 12. 1964, VersR 1965, 230, hält zwar grundsätzlich an der Unvereinbarkeit mehrerer Bedingungen fest; im Ergebnis werden aber doch zwei Bedingungswerke gegeneinander abgegrenzt und gleichzeitig angewendet; sehr deutlich BGH vom 21. 10. 1971, VersR 1973, 40 = LM, AGB Nr. 37 = WM 1972, 54; diese Entscheidung betrifft ein Subsidiaritätsverhältnis mehrerer Konnossementsklauseln der Binnenschiffahrt.

Offengelassen wird die Frage im Urteil vom 25. 10. 1962, BGHZ 68, 150 (152f.) (KVO und ADSp).

Die Regelung der ADSp ist – insbesondere im Verkehr mit Nichtkaufleuten – durch das AGB-Gesetz in gewissem Umfang durchbrochen; siehe dazu Helm, VersR 1977, 585. Allgemein umstritten ist noch die Frage, ob die Freizeichnungsverbote des AGB-Gesetzes sich auf die Haftung aus unerlaubter Handlung erstrecken. In der Literatur zum AGB-Gesetz wird überwiegend die Auffassung vertreten, auch die mit dem Vertragsanspruch konkurrierenden Ansprüche aus unerlaubter Handlung unterlägen dem Freizeichnungsverbot: Hensen, in Ulmer/Brandner/Hensen, AGB-Gesetz, Anm. 28 zu § 11 Nr. 7; Koch/Stübing, AGB-Gesetz, 1977, Anm. 5 zu § 11 Nr. 7; wohl für direkte Anwendung Löwe/v. Westphalen/Trinkner, AGB-Gesetz, 1977, Anm. 11 zu § 11 Nr. 7 AGB-Gesetz. Die Analogie bereitet allerdings erhebliche Schwierigkeiten, da nach dem Recht der unerlaubten Handlung das Verschulden der Erfüllungsgehilfen und gesetzlichen Vertreter für die Haftung unerheblich ist (siehe § 831 BGB). Es ist ferner zweifelhaft, ob der Gesetzgeber, wenn er zwar die Haftung aus Verschulden bei Vertragsschluß, nicht aber aus unerlaubter Handlung erwähnt, die Anwendung des § 11 Nr. 7 auf Deliktsansprüche gewollt hat.

c) Dokumente des kombinierten Transports **Anm. 85a**

Nach Regel 16 der Uniform Rules der IHK in Paris gelten die Haftungseinschränkungen des CT-Dokuments ausdrücklich auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung. Das gleiche gilt für das FIATA Combined Transport B/L Ziff. 10. 1. Siehe im einzelnen zu diesen Dokumenten Anm. 17ff., insbes. 26, 27 zu § 425 HGB. Auch hier stellt sich die Frage nach der Einwirkung des AGB-Gesetzes.

d) In den übrigen Bereichen des Landfrachtrechts **Anm. 86**

KVO, AGNB und BefBMö enthalten, ebenso wie die Regelung des HGB, keine Bestimmungen zur Anspruchskonkurrenz. Alle haftungseinschränkenden Vorschriften für diese Bereiche des Landfrachtrechts können daher bei Zulassung paralleler unbegrenzter Ansprüche aus Delikts- und allgemeiner Vertragshaftung umgangen werden. Dies führt zu einer Mehrbelastung der Frachtführer. Besonders deutlich wird dies im Bereich der KVO, da die KVO-Haftpflichtversicherung die Deliktshaftung nicht abdeckt, der KVO-Frachtführer also den Schaden im Deliktsfall, z. B. bei Schädigung durch Gehilfen nach § 831 oder bei organisatorischem Verschulden nach § 823 BGB, selbst tragen muß, vgl. dazu § 38 KVO, Anh. II nach § 452, und, als Beispiel aus der neuesten Rechtsprechung BGH vom 28. 2. 1975, VersR 1975, 658. Die große Zahl der Urteile, die dem Geschädigten neben oder an Stelle der Vertragshaftung zusätzliche Ansprüche aus unerlaubter Handlung zubilligen, spricht auch für die praktische Bedeutung des Deliktsrechts.

Der BGH hat im Urteil vom 28. 5. 1971, VersR 1971, 755 (756) sogar die Wirksamkeit des im konkreten Fall vereinbarten § 63 ADSp verneint und damit der deliktischen Haftung im Bereich des Güterfernverkehrs eine zwingende Wirkung zugewiesen. Diese Entscheidung ist sachlich nicht zu rechtfertigen. Die KVO trifft keine

Bestimmungen zur Haftung aus unerlaubter Handlung; § 63 ADSp verstößt daher nicht gegen die KVO und damit auch nicht gegen § 26 GüKG.

Anm. 87

e) Frachtrecht außerhalb des Landfrachtrechts

Im Luftrecht sind durch Art. 24 WA (s. Anh. VII/2 nach § 452) und § 48 Abs. 1 LuftVG (Anh. VII/1 nach § 452) die Voraussetzungen und Einschränkungen der luftrechtlichen Spezialhaftung auch für Ansprüche auf beliebiger anderer Grundlage maßgeblich. Von gewissen Auslegungsproblemen dieser Bestimmung abgesehen, sind damit alle Konkurrenzfragen durch die Gleichschaltung der konkurrierenden Normen, also den Vorrang der frachtrechtlichen Spezialhaftung, gelöst. Gleiches gilt für die Haftung im internationalen Eisenbahnverkehr, da Art. 40 CIM wörtlich an Art. 24 WA anlehnt. Im internationalen Seerecht sehen die Visby-Rules (Protokoll zur Änderung des Internationalen Übereinkommens zur Vereinheitlichung von gewissen Regeln über das Konnossement, 1968) in Art. 3 eine Erstreckung der konnossementsrechtlichen Haftungsbeschränkungen auf alle Arten von Ansprüchen vor. Vgl. dazu Abraham, Seerecht, S. 17, 199; abgedruckt bei Schaps/Abraham, Das Seerecht, 4. Aufl. 1978, Anh. III nach § 663 b HGB (S. 935ff.; siehe auch dort S. 902ff.).

Ungeregelt ist die Frage im innerdeutschen Eisenbahnrecht, das insoweit hinsichtlich der Interessenlage und gesetzlichen Regelung – auch hinsichtlich der tarifrechtlichen Koppelung – weitgehend dem Recht der KVO entspricht.

Anm. 88

5. Die Konkurrenz zwischen frachtvertraglicher Sonderhaftung und allgemeiner Vertragshaftung im besonderen

Da die allgemeine Vertragshaftung grundsätzlich unbeschränkt ist und auch bereits bei leichter Fahrlässigkeit voll eintritt, würde ihre unbeschränkte Zulassung neben den frachtvertraglichen Sonderregelungen diese weitgehend überflüssig machen. S. hierzu oben Anm. 76–79, 80. In der Entscheidung vom 13. 5. 1955, BGHZ 17, 214 (217), hat der BGH noch angedeutet, die EVO befreie bei unmittelbaren Schäden am Frachtgut die Eisenbahn von der Haftung durch Schlechterfüllung. Für die KVO nimmt das Urteil vom 21. 4. 1960, BGHZ 32, 194 (201ff.) Spezialität der Obhutshaftung gegenüber der in § 31 KVO besonders kodifizierten allgemeinen Haftung aus positiver Forderungsverletzung an, da sonst die Haftungsbeschränkung bei Güterschäden beiseite geschoben würde. Diese Argumentation läßt sich auch auf die anderen Bereiche des Frachtrechts übertragen, da die Konkurrenzsituation durchweg die gleiche ist. Außerhalb der KVO, wo völlig unbeschränkte Ansprüche aus positiver Vertragsverletzung in Konkurrenz zur Güterschadenshaftung treten würden, ist sogar die Lage noch wesentlich verschärft.

An dieser grundsätzlichen Rechtsprechung des BGH sind in neuerer Zeit Zweifel aufgetreten. In einem KVO-Fall hat der BGH zu der Frage im Urt. v. 22. 1. 1971, BGHZ 55, 217 (220f.) am Rande Stellung genommen, indem er zutreffend bemerkt, vor Übernahme des Gutes durch den KVO-Frachtführer könne eine Haftung aus positiver Vertragsverletzung bestehen. Die Entscheidung führt dafür als Rechtsprechungsbelege aber nur solche Fälle an, die sich nicht auf Güterschäden beziehen. Unter Hinweis auf diese Entscheidung bejahte nunmehr das Urteil vom 19. 1. 1973, VersR 1973, 350 grundsätzlich die Anwendbarkeit der Regeln für positive Forderungsverletzungen auf Güterschadensfälle bei einem Eisenbahntransport neben §§ 454 HGB, 82 EVO. Der Entscheidung lag aber in Wahrheit ein Fall zugrunde, in dem die Obhut der Bahn bei Schadensentstehung bereits beendet war. Denn der Schaden ereignete sich bei Selbstentladung eines Radladers vom Waggon durch den Empfänger als Folge unzureichender Sicherung des Waggons. In keinem der vom BGH entschiedenen Fälle wurde bisher – soweit ersichtlich – die frachtrechtliche Obhutshaftung