



JURISTISCHE FAKULTÄT



UNIVERSITÄT
HEIDELBERG
ZUKUNFT
SEIT 1386

Zusammenfassung der Dissertation mit dem Titel

**„Entwicklung der Frachtführerhaftung im Luft- und
Seefrachtrecht – Eine vergleichende Studie des internationalen
Einheitsrechts und seiner Umsetzung im türkischen und
deutschen Recht“**

Dissertation vorgelegt von Ata Torun

Erstgutachter: Prof. Dr. Dres. h.c. Herbert Kronke

Zweitgutachter: Prof. Dr. Marc-Philippe Weller

Institut für ausländisches und internationales Privat- und Wirtschaftsrecht

Gegenstand dieser Arbeit ist die Entwicklung der Frachtführerhaftung im internationalen und nationalen Luft- und Seetransportrecht. In rechtsvergleichender Darstellung sollen Voraussetzungen und Umfang der Einstandspflicht des Frachtführers für Güterschäden untersucht und dabei Übereinstimmungen und Unterschiede innerhalb der Frachtführerhaftung aufgezeigt werden. In diesem Zusammenhang untersucht die Arbeit zum einen die Neuerungen, die das Montrealer Übereinkommen (MÜ) im Bereich des internationalen Luftverkehrsrechts brachte. Andererseits konzentriert sich die Arbeit auf das Haftungsregime der Rotterdam Regeln (RR), welches das bisher geltende Haftungssystem der internationalen Seefrachtrechtskonventionen, nämlich der Haager Regeln (HR), der Haag/Visby Regeln (HVR) sowie der Hamburg Regeln (HAR), ablösen soll.

Neben den internationalen Aspekten des Luft- und Seetransportrechts liegt ein wichtiges Ziel der vorliegenden Arbeit im Vergleich des deutschen und türkischen Rechts hinsichtlich der Frachtführerhaftung. In den letzten Jahren gab es auf nationaler Ebene wesentliche Änderungen des Transportrechts. Nachdem das Transportrechtsreformgesetz von 1998 die allgemeinen Vorschriften des deutschen Frachtrechts den Gegebenheiten der modernen Transportgeschäfte angepasst hatte, hat der deutsche Gesetzgeber das im Fünften Buch des Handelsgesetzbuches geregelte Seehandelsrecht umfassend modernisiert.¹ Das neue türkische Handelsgesetzbuch (tHGB) von 2012² hat das bisherige, seit 1955 geltende Handelsgesetzbuch vollständig abgelöst.

Die vorliegende Behandlung des türkischen Rechts beschränkt sich auf den See- und Luftfrachtverkehr. Nur sehr wenige Monographien³ und Aufsätze⁴ beschäftigten sich in deutscher Sprache mit diesem besonders aktuellen Gegenstand. Durch diese Arbeit soll nun ein Beitrag dazu geleistet werden, die geltenden Regelungen des türkischen Luft- und Seefrachtrechts dem deutschsprachigen Leser in übersichtlicher Form zugänglich zu machen.

Das erste Kapitel bietet einleitende Ausführungen zur Entwicklung des internationalen Luft- und Seefrachtrechts. Sodann werden die Reformbemühungen in Deutschland und in der Türkei vergleichend betrachtet.

Im zweiten Kapitel werden die Besonderheiten und Unterschiede des Anwendungsbereichs der internationalen Konventionen sowie der nationalen Rechtsordnungen untersucht und bewertet.

Gegenstand des dritten Kapitels ist es, Übereinstimmungen und Unterschiede innerhalb der Frachtführerhaftung des internationalen Einheitsrechts und der nationalen Transportgesetze aufzuzeigen. Um die Frachtführerhaftung in dem Gesamtgefüge der luft- und seefrachtrechtlichen Haftungssysteme erkennen zu können, sollen zunächst die Grundtypen der Frachtführerhaftung sowie deren Entwicklung bis zu den Rotterdam Regeln und dem Montrealer Übereinkommen analysiert werden. Daran anschließend sollen die Haftungstatbestände des Art. 18 MÜ und Art. 17 RR erörtert werden.

¹ Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts vom 20. April 2013, abgedruckt in BGBl. 2013 I, 831.

² 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, abrufbar unter <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6102.pdf> (Abruf vom 10.07.2019).

³ *Haak*, Das neue türkische Transportrecht im Lichte internationaler Entwicklungen, in: Kompatibilität des türkischen und europäischen Wirtschaftsrechts – Der neue türkische HGB-Entwurf und benachbarte Rechtsgebiete, S. 81 und *Kerim Atamer*, Reform des Seehandelsrechts im Entwurf des Türkischen Handelsgesetzbuchs, in: Kompatibilität des türkischen und europäischen Wirtschaftsrechts – Der neue türkische HGB-Entwurf und benachbarte Rechtsgebiete, S. 91.

⁴ *Kerim Atamer*, TranspR 2010, 50; *Damar*, TranspR 2013, 178.

Des Weiteren soll auf die Vorschriften der Art. 26 RR und Art. 82 RR eingegangen werden, welche den Konflikt zwischen den Rotterdam Regeln und anderen Transportrechtskonventionen verhindern sollen.

Hieran schließt sich ein Blick in das Haftungssystem des deutschen Transportrechts und des türkischen Luftfrachtrechts an. Die Arbeit wird sich insbesondere mit der Haftung des Luftfrachtführers gemäß § 121 tLuftVG befassen, welche nahezu wörtlich von der Vorschrift des Art. 18 WA/HP übernommen wird. Ein besonderes Anliegen dieser Arbeit ist auch die Darstellung und Untersuchung der Haftung des Frachtführers nach dem neuen deutschen und türkischen Seefrachtrecht. Das dritte Kapitel hat schließlich die Vorschriften der §§ 902-905 tHGB zum Gegenstand, welche sich mit den Beförderungen mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln befassen.

Sind die Voraussetzungen des Art. 18 IMÜ bzw. des Art. 17 IRR erfüllt, so entfällt die Haftung des Beförderers bei Vorliegen besonderer Befreiungsgründe, mit denen sich **das vierte Kapitel** dieser Arbeit befassen wird. Anschließend wird sich das vierte Kapitel mit den im türkischen und deutschen Frachtrecht enthaltenen Haftungsausschlussgründen auseinandersetzen.

Das fünfte Kapitel dieser Arbeit beschäftigt sich mit der wirtschaftlichen Angemessenheit der im Montrealer Übereinkommen und in den Rotterdam Regeln festgesetzten Haftungshöchstbeträge. Die Angemessenheit des Haftungsumfangs war seit jeher in allen Transportarten ein zentrales Problem und bildet einen Hauptstreitpunkt bei der Frage, ob nationales Recht oder die internationalen Übereinkommen reformbedürftig sind und in welche Richtung hier Anpassungen vorzunehmen sind. Des Weiteren soll der Einfluss der verschuldensunabhängigen und unverbrüchlichen Haftung gemäß Art. 18 IMÜ auf den Abschluss von Versicherungen untersucht werden.

Gegenstand des sechsten Kapitels sind die aktuellen Fragen der Aktiv- und Passivlegitimation. Einen wichtigen Schwerpunkt des sechsten Kapitels stellt die Bewertung der durch die Rotterdam Regeln eingeführten Rechtsfigur der maritimen ausführenden Partei dar. Abschließend wird die Auswirkung des internationalen Seetransportrechts auf den neu in das türkische Seehandelsrecht eingeführten Begriff des „ausführenden Verfrachters“ behandelt.

Das siebte Kapitel dieser Arbeit befasst mit einer umfänglichen Beurteilung des Leute-Begriffs im internationalen Transportrecht sowie in den nationalen Gesetzen befassen. In diesem Zusammenhang liegt der Fokus des Kapitels auf der Eigenhaftung der Gehilfen sowie der Einstandspflicht des Frachtführers für das Fehlverhalten der Hilfspersonen.

Die Arbeit wird abgeschlossen mit folgender Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse:

1) Das gegenwärtige türkische Transportrecht ist durch eine starke Zersplitterung der Rechtsquellen gekennzeichnet. Für die nationale Güterbeförderung wurde zwar mit der Modernisierung des türkischen Handelsgesetzbuches ein wesentlicher Schritt zu einer einheitlichen Regelung unternommen. Anders als das Transportrechtsreformgesetz von 1998, welches das bisher unübersichtliche Frachtrecht durch gemeinsame Vorschriften für alle Transportmodalitäten mit Ausnahme des Seefrachtverkehrs vereinheitlicht hat, normiert das neue türkische Handelsgesetzbuch in § 852 tHGB, dass die Sondervorschriften über den See-, Eisenbahn- und Luftfrachtverkehr vorbehalten sind. Der Anwendungsbereich der §§ 850 ff. tHGB ist mithin auf die Straßengüterbeförderung begrenzt. Das Luftverkehrsgesetz beruht größtenteils auf dem Warschauer Abkommen in der Fassung des Haager Protokolls, obwohl das Montrealer Übereinkommen seit dem 26. März 2011 für die Türkei verbindlich ist. Durch die Einführung eines

einheitlichen transportrechtlichen Regelwerks auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Luft- und Straßengüterverkehrs kann die gegenwärtige Zersplitterung der Rechtsquellen, die oft zu unnötigen Wiederholungen oder zu gegensätzlichen Regelungen führt, beseitigt werden.

2) Das türkische Luftverkehrsgesetz ist von der Modernisierung der frachtrechtlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches unberührt geblieben und bedarf mithin einer umfassenden Revision, um den international anerkannten Standards, die der neuen Haftungsordnung des Montrealer Übereinkommens zugrunde gelegt werden, zu entsprechen.

§ 106 tLuftVG ist eine der zentralen Regelungen des türkischen Luftverkehrsgesetzes und legt das auf die innerstaatlichen Luftbeförderungen anzuwendende Recht fest. Hiernach sind vorrangig die Vorschriften des tLuftVG auf nationale Gütertransporte anzuwenden. Ergänzend sind die Bestimmungen der für die Türkei verbindlichen internationalen Konventionen heranzuziehen. Aus Art. 90 V der türkischen Verfassung und § 106 tLuftVG folgt, dass die Vorschriften des Montrealer Übereinkommens für rein innerstaatliche Sachverhalte maßgeblich sind, soweit das Luftverkehrsgesetz im Hinblick auf eine bestimmte Rechtsfrage entweder keine oder jedenfalls keine abschließenden Regelungen enthält. Das Montrealer Übereinkommen hat mithin Vorrang vor den frachtrechtlichen Bestimmungen des türkischen Handelsgesetzbuches. Dies hat zur Folge, dass das Montrealer Übereinkommen auf rein innerstaatliche Flüge ergänzend Anwendung findet, obwohl sich die Vorschriften der §§ 107-131 tLuftVG nach wie vor auf das Warschauer Abkommen in der Fassung des Haager Zusatzprotokolls stützen. Demzufolge können in ein und demselben Fall die vom Warschauer Abkommen übernommenen Haftungsvorschriften des tLuftVG und diejenigen des Montrealer Übereinkommens nebeneinanderstehen, was teilweise zu voneinander abweichenden Haftungsregelungen führt.

Gemäß § 106 tLuftVG sind die Regelungen der §§ 850 ff. tHGB auf inländische Luftbeförderungen anwendbar, soweit das Montrealer Übereinkommen im Hinblick auf eine bestimmte Rechtsfrage keine Regelung enthält. Das Fünfte Buch des tHGB über den Seehandel ist nur dann heranzuziehen, wenn die „allgemeinen“ Vorschriften der §§ 850 ff. tHGB einen Rechtsbereich nicht oder nicht abschließend regeln. Nach Ausschöpfung des Regelungspotentials dieser drei Ebenen kann noch ergänzend auf die Vorschriften des im türkischen Obligationengesetz kodifizierten Werkvertragsrechts zurückgegriffen werden, weil der Luftbeförderungsvertrag eine Sonderform des Werkvertrags darstellt.

3) Während im internationalen Seetransportrecht generell eine Entwicklung von der Rezeptumhaftung zur Haftung für vermutetes Verschulden zu beobachten ist, geht das internationale Luftfrachtrecht seit dem Inkrafttreten des Montrealer Protokolls Nr. 4 seinen eigenen Weg und unterstellt den Luftfrachtführer einer verschuldensunabhängigen Haftung. Das vorherrschende Haftungsprinzip im türkischen Frachtrecht war das Verschuldensprinzip. In Anlehnung an die CMR und das deutsche Recht normiert das neue türkische Frachtrecht in §§ 875, 876 tHGB eine verschuldensunabhängige Haftung. Abweichend von der Haftungsordnung des tHGB statuiert das türkische Luftverkehrsgesetz nach dem Vorbild des Warschauer Abkommens eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast. Anders als §§ 875, 876 tHGB hat das türkische Seefrachtrecht in §§ 1178, 1179 I tHGB eine verschuldensabhängige Haftung des Verfrachters eingeführt, um das bisher geltende Haftungskonzept mit den aus den HVR und HAR bekannten international anerkannten Grundsätzen in Einklang zu bringen.

4) Im internationalen Einheitsrecht lässt sich die Tendenz erkennen, den Haftungszeitraum des Frachtführers über die eigentliche Luftbeförderung bzw. Seebeförderung hinaus auf weitere Transportphasen zu erweitern. So knüpfen die Haftungsregelungen nicht mehr an die örtlichen bzw. geographischen Kriterien an, sondern stellen lediglich auf die Ausübung der Obhut an den

zu befördernden Gütern ab. Im Gegensatz zu Art. 18 II WA/HP ist der Zeitraum der „Luftbeförderung“ gemäß Art. 18 III MÜ nicht mehr auf diejenige Zeitspanne begrenzt, während derer sich das Frachtgut auf einem Flughafen oder an Bord eines Flugzeugs befindet. Von dem Zeitraum der Luftbeförderung werden neben der eigentlichen Luftbeförderung Beförderungen mit Oberflächentransportmitteln auf dem Flughafengelände einschließlich der verkehrsbedingten Zwischenlagerung des Gutes erfasst. Gerade bei internationalen Transporten kann ein deutscher Gerichtsstand aufgrund der bisherigen Rechtsprechung, wonach die Oberflächenbeförderung zwischen dem Flughafen und dem Warenlager außerhalb des Flughafengeländes einen Teil der Luftbeförderung darstellt, für den verklagten Luftfrachtführer von Vorteil sein, weil das Montrealer Übereinkommen anders als das nationale Frachtrecht eine absolute Haftungsbeschränkung auf 19 SZR je kg vorsieht. Auch die türkische Literatur geht von einer extensiven Auslegung des Begriffs der „Luftbeförderung“ aus und stellt unabhängig vom tatsächlichen Belegenheitsort des zu befördernden Gutes nur auf die Ausübung der Obhut durch den Luftfrachtführer ab. Die deutsche und österreichische Rechtsprechung, welche die Haftung des Luftfrachtführers gemäß Art. 18 I, III MÜ auf die Oberflächenbeförderungen außerhalb der Flughafengrenzen erweitern, steht aber im offenen Widerspruch zum Wortlaut des Art. 18 IV S. 1 MÜ. Im Unterschied zum Geltungsbereich der Rotterdam Regeln, welcher sich gemäß Art. 1 Nr. 1 RR und Art. 12 I RR auch auf Multimodalbeförderungen unter Einschluss einer Seestrecke erstreckt, findet der Wille der Vertragsstaaten, die Luftbeförderungen und die vor- oder nachgelagerten Oberflächenbeförderungen haftungsrechtlich gleich zu behandeln, keinen Ausdruck im Übereinkommenstext. Zudem folgt eine derartige Extension des Haftungszeitraums gemäß Art. 18 III MÜ auf die Oberflächenbeförderungen weder aus der Systematik des Übereinkommens noch aus dem Sinn und Zweck der Regelung. Die Protokolle der Montrealer Konferenz enthalten keinerlei Anhaltspunkt für eine extensive Anwendung der Haftungsordnung auf die Oberflächenbeförderung außerhalb der Flughafengrenzen. Auf die Beförderungen mit anderen Verkehrsmitteln findet ausschließlich das für das eingesetzte Beförderungsmittel maßgebliche frachtrechtliche Haftungsregime Anwendung. Die transportbedingte Zwischenlagerung des Gutes wird ungeachtet der Entfernung zum Flughafen von der Haftung des Luftfrachtführers gemäß Art. 18 I, III MÜ erfasst. Das von der Rechtsprechung herangezogene Kriterium der flughafennahen Belegenheit des betreffenden Warenlagers ist zu unbestimmt und üblicherweise von den örtlichen und infrastrukturellen Gegebenheiten eines Flughafens abhängig. Um eine möglichst einheitliche Anwendung des Art. 18 III MÜ in allen Vertragsstaaten zu schaffen, sollte auf weitere haftungseinschränkende Kriterien verzichtet werden.

5) Diejenigen Rechtsfragen, welche bisher von den seefrachtrechtlichen Vorgängerkonventionen unberührt geblieben sind, werden mit den Rotterdam Regeln in einer internationalen Transportrechtskonvention erstmals geregelt. Die Konvention normiert auf völkerrechtlicher Ebene in Art. 11 RR die Beförderungs- und die Ablieferungspflicht des Beförderers. Zu begrüßen ist auch, dass die Rotterdam Regeln eine einheitliche Grundlage für die international gebräuchlichen Klauseln wie z.B. die sog. FIOS-Klauseln und die IoC-Klauseln schaffen.

6) Der Zeitraum der Verantwortlichkeit gemäß Art. 12 I RR bestimmt sich nach der vertraglich vorgesehenen Vereinbarung der Parteien. Dem Grundsatz der Vertragsfreiheit folgend stellt Art. 12 III S. 1 RR klar, dass die Parteien zum Zwecke der Feststellung des Zeitraums der Verantwortlichkeit des Beförderers den Zeitpunkt und die Stelle der Übernahme und der Ablieferung der Güter vereinbaren können. Der Haftungszeitraum des Beförderers ist somit nicht mehr nur auf den „*tackle-to-tackle*“ bzw. „*port-to-port*“ Zeitraum begrenzt, sondern erstreckt sich gemäß Art. 12 I RR auch auf die vor- und nachgelagerten Transportabschnitte einer multimodalen Beförderung unter Einschluss einer Seestrecke. Eine Ausnahme vom Grundsatz der Vertragsfreiheit normieren die Rotterdam Regeln in Art. 12 III S. 2 RR. Haben der Beförderer

und der Absender beispielsweise einen reinen Seetransport vereinbart, so dürfen sie den Haftungszeitraum des Beförderers zulässigerweise auf den „*tackle-to-tackle*“ Abschnitt reduzieren. Diese Regelung stellt damit den maritimen Charakter des Verantwortlichkeitszeitraums des Beförderers nach dem Vorbild des zwingenden Haftungszeitraums gemäß Art. 7 HVR sicher. In Anlehnung an § 663 II Nr. 2 HGB a.F. normiert das neue türkische Seefrachtrecht in § 1244 I lit. c) tHGB die Möglichkeit des Verfrachters, sich der Haftung für Landschäden zu entziehen. Nach dem neuen deutschen Seehandelsrecht ist eine solche Freizeichnung gemäß § 512 I HGB nur durch im Einzelnen ausgehandelte Vereinbarungen möglich.

7) Ein möglicher Konflikt zwischen der Haftungsordnung der Rotterdam Regeln und dem zwingenden Haftungsregime des MÜ kann in aller Regel durch die Vorschrift des Art. 82 lit. a) RR vermieden werden. Nach dem in Art. 26 RR normierten Netzwerkhaftungskonzept kommen die Bestimmungen der internationalen Regelwerke nur zur Anwendung, wenn der Schaden ausschließlich vor dem Zeitpunkt der Verladung des Gutes auf das Schiff oder nach dessen Löschung von dem Schiff eingetreten ist. Art. 26 RR gilt damit nicht für Fälle, in denen der Schaden schrittweise mit dem jeweiligen Transportabschnitt zunimmt und über mehrere Teilstrecken fortschreitet. Des Weiteren kann Art. 26 RR keine Lösungsansätze für Fälle bieten, in denen die schadensursächlichen Ereignisse bereits während der Luftbeförderung eingetreten sind, der tatsächliche Schaden aufgrund Beschädigung oder Verlust des Frachtgutes sich aber erst auf einer nachfolgenden Seeteilstrecke realisiert hat. Anders als Art. 26 RR kommt es nach dem Wortlaut des Art. 82 RR nicht auf den Ort der Schadensentstehung an. Zur Vermeidung von Übereinkommenskonflikten bestimmt Art. 82 lit. a) RR, dass die luftfrachtrechtlichen Sondervorschriften über die Multimodaltransporte stets Vorrang vor den Rotterdam Regeln haben.

8) Gemäß § 121 II S. 1 tLuftVG umfasst die Luftbeförderung den Zeitraum, in dem das Reisegepäck oder die Güter sich auf einem Flughafen, an Bord eines Luftfahrzeugs oder, bei Landung außerhalb eines Flughafens, an einem beliebigen Ort „unter dem Schutz und der Aufsicht des Luftfrachtführers“ („*muhafaza ve nezareti altında*“) befinden. Die Formulierung „*muhafaza ve nezareti altında*“ entspricht ihrem Wortsinn nach dem Begriff „*sous la garde*“ bzw. „*Obhut*“ in Art. 18 II WA/HP. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass § 121 II S. 2 tLuftVG eine Sonderbestimmung über die Haftung des Luftfrachtführers für Frachtgüterschäden enthält. Hiernach ist die allgemeine Haftungs Vorschrift des § 781 tHGB a.F. (heute § 875 tHGB) auf die Beförderung von Frachtgütern anzuwenden. Anders als § 121 II S. 1 tLuftVG stellt § 781 I tHGB a.F. bei der Bestimmung des Haftungszeitraums lediglich auf die Obhut des Frachtführers ab. Es ist jedoch zu beachten, dass der Wortlaut des § 121 II S. 1 tLuftVG nach wie vor einer räumlichen Ausdehnung der Haftung des Luftfrachtführers auf Schadensfälle außerhalb des Flughafenbereichs entgegensteht. Eine teleologische Extension des § 121 II S. 1 tLuftVG findet keine Stütze im gesamten Haftungssystem des Luftverkehrsgesetzes. Nach § 121 III S. 1 tLuftVG umfasst der Zeitraum der Luftbeförderung nicht die Beförderung zu Lande, zur See oder auf Binnengewässern außerhalb des Flughafengeländes. Die Vorschrift des § 781 tHGB a.F. hat nur eine klarstellende Bedeutung. Bringt der Absender beispielsweise das Frachtgut zum Abgangsflughafen, so fängt der Haftungszeitraum des Luftfrachtführers erst dann an, wenn das zu befördernde Gut innerhalb der Flughafengrenzen in seine Obhut gelangt. Umgekehrt gelangt das Gut nach dem vertraglich vereinbarten Flug in den Verantwortungsbereich des Empfängers, wenn er das transportierte Gut auf dem Zielflughafen abholt.

9) Die Haftungsbestimmungen des türkischen Seefrachtrechts sind an die Regelungen der Haag/Visby Regeln angelehnt. Der türkische Gesetzgeber hat im Rahmen der Modernisierung des Seefrachtrechts die Bestimmungen der Hamburg Regeln nur dort herangezogen, wo eine Rechtsfrage von den Haag/Visby Regeln nicht oder nicht abschließend geregelt ist. Ein wesentlicher Unterschied zwischen der deutschen und der türkischen Rechtsordnung besteht darin, dass § 1141 tHGB die Verpflichtung des Verfrachters regelt, vor und bei Antritt der Reise ein

see- und ladungstüchtiges Schiff zu stellen. Nach deutschem Seefrachtrecht muss die See- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes gemäß § 485 HGB schon vor dem Antritt der Reise hergestellt und während der bevorstehenden Reise aufrechterhalten werden. Der Begriff der See-, Reise- und Ladungstüchtigkeit nach § 1141 tHGB entspricht inhaltlich den in § 485 HGB und § 559 I HGB a.F. verwendeten Begriffen der Seetüchtigkeit und der Ladungstüchtigkeit. Während das deutsche Seefrachtrecht in § 498 HGB einen allgemeinen Haftungstatbestand vorsieht, stehen die Bestimmungen des türkischen Rechts über die Einstandspflicht des Verfrachters für die See-, Reise- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes neben der Vorschrift des § 1178 I tHGB, die seine allgemeine Obhutspflicht über das Transportgut betrifft.

10) Im Vierten Buch des tHGB (§§ 902-905 tHGB) sind die Beförderungen mit verschiedenenartigen Beförderungsmitteln gesondert geregelt. Mit dieser Regelung wird erstmalig ein einheitliches Recht für die Abwicklung von Multimodaltransporten geschaffen. Der türkische Gesetzgeber hat die entsprechenden Regelungen des deutschen Frachtrechts nahezu wortwörtlich übernommen. § 903 tHGB folgt dem Prinzip des Network-Haftungssystems. Ist der Ort der Schadensentstehung bekannt, verweist § 903 tHGB auf die frachtrechtliche Haftungsordnung derjenigen Transportteilstrecke, auf der der Verlust oder die Beschädigung des Frachtguts tatsächlich entstanden ist. Bei einem nicht lokalisierbaren Schadensort unterliegt die Haftung des Frachtführers verkehrsmittelunabhängig den Vorschriften der §§ 875 ff. tHGB.

11) Als Ausgleich für die objektive Haftung des Luftfrachtführers enthält Art. 18 II MÜ einen abschließenden Katalog von Ausschlussgründen, welche sich wortwörtlich an die Regelung des Art. 18 III WA/MP4 anlehnen. Das Luftverkehrsgesetz normiert in § 123 tLuftVG eine Regelung zur Haftungsbefreiung des Luftfrachtführers. Vorbild der Vorschrift ist Art. 20 WA/HP. Aus der Regelung des § 106 tLuftVG folgt, dass die in Art. 18 II MÜ aufgelisteten Schadensursachen als Fälle der allgemeinen Exkulpationsmöglichkeit gemäß § 123 tLuftVG betrachtet werden sollen, weil sie ausschließlich in die Risikosphäre der Ladungsinteressenten fallen.

12) Die Rotterdam Regeln haben den in Art. 4 II HVR enthaltenen Katalog von „*excepted perils*“ mit wesentlichen Modifizierungen übernommen und dabei frühere Haftungsprivilegien der Verfrachterseite, die angesichts der technischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten der modernen Seeschifffahrt ungerechtfertigt erscheinen, aufgehoben. Das neue deutsche und türkische Seetransportrecht sieht eine lange Liste von Haftungsausschlussgründen vor, welche trotz einiger Änderungen an die in Art. 4 II HVR aufgezählten Katalogatbestände angelehnt sind. Anders als das deutsche Seehandelsrecht hält das türkische Recht an dem Haftungsausschluss bei nautischem Verschulden fest. Da der Haftungsausschluss für nautisches Verschulden und Feuer immer noch den internationalen seefrachtrechtlichen Standards entspricht, gestattet das deutsche Recht den Vertragsparteien, durch vorformulierte Vertragsbedingungen eine solche Haftungsfreistellung zu treffen, und findet damit eine faire Balance zwischen den Bedürfnissen der modernen Schifffahrtsindustrie und dem Grundsatz der Vertragsfreiheit.

13) Die Art der Schadensersatzverpflichtung nach tLuftVG richtet sich aufgrund der Verweisung des § 106 tLuftVG auf die allgemeinen frachtrechtlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches nach der Vorschrift des § 880 tHGB. Vorbild dieser Regelung sind § 429 HGB und Art. 23 CMR. Demnach ist der Güterwert am Ort und zur Zeit der Übernahme für die Berechnung des Wertersatzes maßgeblich. Das Luftverkehrsgesetz normiert in § 124 I tLuftVG, wie die Höhe des von ihm zu ersetzenden Schadens zu bemessen ist. Der Wortlaut der Norm schweigt aber zu der Frage, welches der bereits in Kraft getretenen internationalen Übereinkommen für die Berechnung der Haftungssumme maßgebend ist. Zum Zwecke der Einheitlichkeit der Rechtsanwendung ist die Höhe der Haftung des Luftfrachtführers nach Art. 22 III MÜ zu bestimmen.

14) Das Konzept der Unverbrüchlichkeit der luftfrachtvertraglichen Haftungsgrenzen schafft angesichts des relativ niedrigen Höchstbetrags eine dem Luftfrachtführer günstigere Haftungssituation. Die gegenwärtige Höhe der Haftungsbegrenzung gemäß Art. 22 III MÜ ist unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht zu rechtfertigen. Dies bedeutet einen tendenziellen Verzicht auf die Kompensationswirkung der Haftungsbestimmungen des Montrealer Übereinkommens. Da zwischenzeitlich der durchschnittliche Marktwert der per Luftfracht beförderten Konsumgüter sehr stark gestiegen ist, erscheint es sehr fragwürdig, ob das zwingende Höchsthaftungssystem des Montrealer Übereinkommens gerade bei der Beförderung von geringgewichtigen Waren eine umfassende Kompensation in Höhe des Warenwertes garantieren kann.

15) Auch unter der Geltung des Montrealer Übereinkommens ist der Abschluss einer Transportversicherung für den Ladungsinteressenten notwendig, um im Schadensfall annähernd lückenlosen Versicherungsschutz für die gesamte Beförderungstrecke vom Übernahmeort des Gutes bis zu seinem Ablieferungsort einzudecken.

16) Im neuen türkischen Seehandelsrecht regelt § 1186 tHGB in Anlehnung an Art. 4 V HVR die Beschränkung der seefrachtvertraglichen Haftung des Verfrachters. Um einer inflationsbedingten Entwertung der im neuen türkischen Handelsgesetzbuch enthaltenen Haftungshöchstsummen vorzubeugen, hat der türkische Gesetzgeber den Haftungsbetrag nicht mehr in Türkischen Lira, sondern in SZR des Internationalen Währungsfonds festgelegt. Die Höchsthaftung auf Basis der seefrachtrechtlichen Haftungssummen stellt grundsätzlich eine sichere Grundlage für eine angemessene Entschädigung der Ladungsinteressenten dar.

17) Die Einstandspflicht des ausführenden Luftfrachtführers ist im türkischen Luftverkehrsgesetz nicht ausdrücklich geregelt. Insofern sind gemäß § 106 LuftVG die besonderen Bestimmungen des MÜ über die Direkthaftung des ausführenden Luftfrachtführers ergänzend heranzuziehen. Da das tLuftVG anders als das Montrealer Übereinkommen eine Verschuldenshaftung des Luftfrachtführers statuiert, erleichtert der Grundsatz der wechselseitigen Zurechnung in Art. 41 MÜ besonders bei Frachtführerketten den Zugriff auf den ausführenden Luftfrachtführer.

18) Mit der letzten Reform des Seehandelsrechts in der Türkei hat die Rechtsfigur des ausführenden Verfrachters in § 1191 tHGB eine eigenständige Regelung erfahren. Für die Einordnung als ausführender Verfrachter i.S.d. § 1191 I tHGB ist im Unterschied zum Haftungstatbestand in § 509 I HGB, welcher auf die tatsächliche Bewirkung des vom vertraglichen Verfrachter geschuldeten Transports abstellt, die „Übertragung“ („*birakıldıđı*“) der Ausführung einer Seebeförderung ausreichend. Vor dem Hintergrund ermöglicht der Wortlaut des § 1191 I tHGB anders als § 881 tHGB eine weite Interpretation der Rechtsfigur des ausführenden Verfrachters. Zum Kreis des ausführenden Verfrachters zählen auch die zwischengeschalteten Subunternehmer, welche die vom vertraglichen Verfrachter geschuldete Beförderung nicht tatsächlich bewirken. Es ist aber zu berücksichtigen, dass die Haftungsvorschrift des § 1191 II tHGB in Anlehnung an Art. 10 II HAR an weitere haftungsbegründende Kriterien anknüpft. Demnach ist der ausführende Verfrachter ausschließlich für die von ihm selbst „ausgeführte“ Beförderung verantwortlich. Trotz des nicht eindeutigen Wortlauts der Regelung können die Ladungsinteressenten bei einer Kette von Verfrachtern nur diejenige Person unmittelbar in Anspruch nehmen, die die schadensursächliche Transportleistung selbst oder mit eigenen Leuten erbracht hat.

19) In Anlehnung an die internationalen Luftfrachtrechtkonventionen schließt der Leute-Begriff i.S.d. § 123 tLuftVG alle Gehilfen des Luftfrachtführers einschließlich der betriebszugehörigen Personen und der selbstständigen Subunternehmer ein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich unmittelbar aus der Haftungsregelung des § 121 tLuftVG keinerlei Einschränkung für die Zurechnung des Fehlverhaltens der Hilfspersonen auf den vertraglichen Luftfrachtführer

ergibt. Im Unterschied zu § 127 tLuftVG und § 879 tHGB kommt es nach § 123 tLuftVG nicht darauf an, dass die Leute des Luftfrachtführers in Ausübung ihrer Verrichtung gehandelt haben. Der Luftfrachtführer hat auch für das Fehlverhalten solcher Angestellten einzustehen, die nicht mit dem vertragsgegenständlichen Transportauftrag befasst sind. Die in Art. 30 MÜ und § 127 I tLuftVG normierten Haftungsprivilegien kommen sowohl den betriebszugehörigen Hilfspersonen als auch den selbstständigen Erfüllungsgehilfen zugute.

20) Zu begrüßen ist die in § 501 S. 1 HGB und § 1179 I S. 1 tHGB statuierte erweiterte frachtrechtliche Zurechnung der schädigenden Handlung der Hilfspersonen im Bereich der Seeschifffahrt. Für die Gehilfenverantwortlichkeit des Verfrachters kommt es abweichend von den Vorschriften des allgemeinen Frachtrechts nicht darauf an, dass die schädigende Handlung der unselbstständigen Hilfspersonen gerade bei Durchführung der sich aus dem konkreten Transportauftrag ergebenden Tätigkeiten oder in Ausführung von seefrachtrechtlichen Verrichtungen erfolgt ist. Wie nach § 501 S. 1 HGB haftet der Verfrachter gemäß § 1179 I S. 1 tHGB auch für bewusst weisungswidrige Handlungen einschließlich der Diebstähle seiner unselbstständigen Hilfspersonen und der Schiffsbesatzung außerhalb ihrer Betriebszeit. Das in § 501 S. 2 HGB und § 1179 II tHGB enthaltene Erfordernis „bei Ausführung der Beförderung“ bzw. „bei Ausführung des Seefrachtvertrags“ ist möglichst weit auszulegen, um eine umfassende Zurechnung von Fehlverhalten der vom Verfrachter eingeschalteten selbstständigen Dritter sicherzustellen. Eine enge Interpretation der Regelung würde jenen Verfrachter begünstigen, der sich zwecks Umgehung der gesetzlich vorgesehenen Schadensverantwortlichkeit lediglich der Hilfe selbstständiger Subunternehmer bedient.