

Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: HGB Band 7: §§ 407-619 Transportrecht

VON

Prof. Dr. Rolf Herber, Dr. Bernd Andresen, Dr. Kay Uwe Bahnsen, Prof. Dr. Peter Bydlinski, Dr. Tobias Eckardt, Dr. Fritz Frantziöch, Prof. Dr. Rainer Freise, Dr. Peter Hesse, Prof. Dr. Helga Jesser-Huß, Prof. Dr. Karsten Otte, Dr. Jan-Erik Pötschke, Prof. Dr. Edgar Ruhwedel, Hartmuth Sager, Dr. Christine Schmidt, Dr. Wilm Steingröver, Christian Teutsch, Dr. Karl-Heinz Thume

3. Auflage



Verlag C.H. Beck München 2014

Verlag C.H. Beck im Internet:

www.beck.de

ISBN 978 3 406 61027 1

Zu [Inhalts-](#) und [Sachverzeichnis](#)

schnell und portofrei erhältlich bei beck-shop.de DIE FACHBUCHHANDLUNG

anstelle des nicht verladenen Gutes Ersatzladung befördert. Die Regelung orientiert sich inhaltlich an den früheren seerechtlichen Vorschriften der § 587 Satz 1 Nr. 1 aF, § 588 Abs. 2 Satz 2 aF.¹⁶ und entspricht dem neuen § 533 Abs. 1 S. 2. Abweichend von § 415 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 muss sich der Frachtführer dagegen nicht anrechnen lassen, was er an Aufwendungen erspart oder zu erwerben böswillig unterlassen hat.¹⁷ Wie im Falle des § 415 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 muss auch im Falle des S. 2, 2. HS der Frachtführer die Tatsache, ob und in welchem Umfang er Fracht für die Beförderung einer Ersatzladung mit demselben Beförderungsmittel verdient hat, darlegen und beweisen. Der Beweis kann allerdings mit Hilfe des Anscheinsbeweises erbracht werden (vgl. § 415 Rn. 14).

2. Sicherheitsleistung. Nach § 441 Abs. 1 S. 1 hat der Frachtführer insbesondere wegen **11** der durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen ein Pfandrecht an dem Gut. Dieses Pfandrecht wird durch die unvollständige Verladung beeinträchtigt, wenn der Wert der Teilladung nicht mehr die Forderungen deckt. Daher begründet S. 3 einen Anspruch auf Nachbesicherung. Die Höhe der Sicherheit errechnet sich aus der Differenz zwischen dem Wert der nach dem Vertrag zu befördernden gesamten Ladung und dem Wert der Teilladung. Auf die Höhe des Anspruchs auf Aufwendungsersatz und Standgeld kommt es nicht an.¹⁸ Ein Anspruch auf Nachbesicherung entfällt, wenn der Wert der Teilladung die in § 441 Abs. 1 S. 1 genannten Forderungen deckt.¹⁹ Der Absender kann nach § 232 BGB bestimmen, wie die Sicherheit zu leisten ist.²⁰ Solange der Absender keine Sicherheit leistet, kann der Frachtführer dem Absenderverlangen gem. S. 1 ein Leistungsverweigerungsrecht entgegensetzen (§ 273 BGB).

3. Unvollständigkeit der Verladung im Risikobereich des Frachtführers. Für den **12** Fall, dass die unvollständige Verladung ganz oder teilweise auf Gründen beruht, die dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind, schneidet S. 4 die Rechte des Frachtführers nach den Sätzen 2 und 3 zurück: Er kann nur **Fracht** für die Beförderung des ihm tatsächlich übergebenen Gutes verlangen. Ein Anspruch auf **Sicherheitsleistung** entfällt. Gleiches gilt für den Anspruch auf Ersatz der **Aufwendungen**, die dem Frachtführer infolge der Unvollständigkeit des verladenen Gutes entstanden sind. Neben der Fracht für die Beförderung des tatsächlich zur Beförderung übergebenen Gutes kann der Frachtführer aber in jedem Falle auch weiterhin nach § 420 Abs. 1 S. 2 die Aufwendungen verlangen, die für das Gut gemacht wurden.

Der **Begriff „Risikobereich“** entspricht dem in § 412 verwendeten Begriff (s. § 412 **13** Rn. 38 ff.). In den Risikobereich des Frachtführers fallen also alle verkehrsbezogenen Umstände, darunter auch der Umstand, dass es infolge von Niedrigwasser erforderlich ist, von der vollständigen Verladung des Gutes abzusehen. Dagegen gehört die Tatsache, dass der Absender aus zolltechnischen Gründen nur einen Teil des Gutes versenden kann, nicht zum Risikobereich des Frachtführers.²¹ Entscheidend ist, dass gerade der in Frage stehende Umstand kausal für die Unvollständigkeit der Verladung war.

IV. Konkurrenzen

Fraglich ist, in welchem Verhältnis § 416 zu § 419 steht. Grundsätzlich ist davon auszuge- **14** hen, dass ein Umstand, der dazu geführt hat, dass nur ein Teil des vereinbarten Gutes verladen wird, nicht zugleich ein Beförderungshindernis iSd. § 419 ist. Denn ein **Beförderungshindernis** setzt begrifflich voraus, dass das Gut bereits zur Beförderung übernommen wurde (vgl. § 419 Rn. 9). § 416 erfasst dagegen regelmäßig den Fall, dass der Frachtführer

¹⁶ Vgl. Reg.Begr. S. 47 (zu § 416).

¹⁷ Fremuth/Thume/Fremuth Rn. 12; Koller Rn. 6; Möglich Rn. 6; EBJS/Reuschle Rn. 8.

¹⁸ So jetzt auch Koller Rn. 12; aA Andresen/Valder Rn. 11.

¹⁹ Fremuth/Thume/Fremuth Rn. 8; EBJS/Reuschle Rn. 10; vgl. auch Rabe § 578 Rn. 10 (zu der in § 578 enthaltenen Regelung).

²⁰ Fremuth/Thume/Fremuth Rn. 8.

²¹ Heymann/Schlüter Rn. 3.

vor Eintritt des die Verladung hindernden Umstandes das Gut noch nicht zur Beförderung erhalten hat. Ausnahmsweise kann dies allerdings auch anders sein. Zu denken ist etwa an den Fall, dass der Frachtführer sich in Abweichung von § 412 Abs. 1 dazu verpflichtet hat, das Gut zu verladen, und er daher das Gut noch vor der Verladung zur Beförderung übernommen hat. Wird nach der Übernahme des Gutes erkennbar, dass die Verladung und damit auch die daran anschließende Beförderung nicht durchgeführt werden kann, so richten sich die Rechtsfolgen nach § 419. Im Rahmen seines Anwendungsbereichs verdrängt er § 416.²²

§ 417 Rechte des Frachtführers bei Nichteinhaltung der Ladezeit

(1) Verlädt der Absender das Gut nicht innerhalb der Ladezeit oder stellt er, wenn ihm das Verladen nicht obliegt, das Gut nicht innerhalb der Ladezeit zur Verfügung, so kann ihm der Frachtführer eine angemessene Frist setzen, innerhalb derer das Gut verladen oder zur Verfügung gestellt werden soll.

(2) Wird bis zum Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Frist kein Gut verladen oder zur Verfügung gestellt oder ist offensichtlich, dass innerhalb dieser Frist kein Gut verladen oder zur Verfügung gestellt wird, so kann der Frachtführer den Vertrag kündigen und die Ansprüche nach § 415 Abs. 2 geltend machen.

(3) Wird das Gut bis zum Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Frist nur teilweise verladen oder zur Verfügung gestellt, so kann der Frachtführer mit der Beförderung des bereits verladenen Teils des Gutes beginnen und die Ansprüche nach § 416 Satz 2 und 3 geltend machen.

(4) ¹Der Frachtführer kann die Rechte nach Absatz 2 oder 3 auch ohne Fristsetzung ausüben, wenn der Absender sich ernsthaft und endgültig weigert, das Gut zu verladen oder zur Verfügung zu stellen. ²Er kann ferner den Vertrag nach Absatz 2 auch ohne Fristsetzung kündigen, wenn besondere Umstände vorliegen, die ihm unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses unzumutbar machen.

(5) Dem Frachtführer stehen die Rechte nicht zu, wenn die Nichteinhaltung der Ladezeit auf Gründen beruht, die seinem Risikobereich zuzurechnen sind.

Übersicht

	R.n.		R.n.
I. Normzweck	1, 2	V. Beförderung eines Teils der Ladung (Abs. 3)	13–14
II. Nichteinhaltung der Ladezeit (Abs. 1)	3–6	VI. Endgültige Verweigerung der Beladung	15
1. Ladezeit	3, 3a	VII. Risikobereich des Frachtführers (Abs. 5)	16
2. Gründe für die Nichteinhaltung der Ladezeit	4–6	VIII. Konkurrenzen	17, 18
III. Nachfrist (Abs. 1)	7–9		
IV. Kündigung durch den Frachtführer (Abs. 2)	10–12		

I. Normzweck

1 Dem Frachtführer steht, anders als dem Absender, ein allgemeines, weder an zeitliche noch an sachliche Voraussetzungen geknüpftes willkürliches Kündigungsrecht nicht zu. § 417 gewährt ihm jedoch gewisse Dispositionsmöglichkeiten für den Fall, dass der Absender das Gut nicht innerhalb der Ladezeit verlädt oder er es nicht innerhalb dieser Zeit zur Verfügung stellt. Für diesen Fall soll dem Frachtführer ermöglicht werden, insbesondere

²² Vgl. Braun S. 271; Didier S. 206.

im Hinblick auf die weitere Verwendung des Beförderungsmittels Maßnahmen zu treffen.¹ Eine Parallelvorschrift enthält das neue Seefrachtrecht in § 490, dort jedoch beschränkt auf die Fälle der verzögerten Abladung, weil dort dem Befrachter die Beladung nicht obliegt. Der Grund der Regelung beruht darauf, dass in vielen Fällen dem Frachtführer eher an der freien **Disposition über das Beförderungsmittel** gelegen sein wird als am Standgeld gem. § 412 Abs. 3.² Die vom Kündigungs- bis zum Teilbeförderungsrecht reichenden Befugnisse des Frachtführers macht das Gesetz allerdings von einer den Absender schützenden Nachfristsetzung abhängig. Damit folgt die Bestimmung zum einen alten schiffahrtsrechtlichen Vorbildern (§§ 33 bis 35 BinSchG aF und §§ 570, 571 und 585 aF HGB), zum andern aber auch allgemeinen, im Werkvertragsrecht und allgemeinen Leistungsstörungenrecht enthaltenen Regelungen über die Kündigung des Vertrags bei unterlassener Mitwirkung (§ 643 BGB) und über den Rücktritt vom Vertrag bei Wegfall der Gegenleistungspflicht (§ 326 BGB aF).³

Abs. 1 war schon durch Art. 5 Abs. 16 Nr. 9 des Schuldrechtsmodernisierungsgesetzes vom 26. November 2001⁴ geändert worden. Zweck dieser Änderung war die Angleichung des § 417 an die dem § 326 BGB aF vergleichbare Regelung des § 323 BGB nF im allgemeinen Leistungsstörungenrecht, der im Gegensatz zu der alten Regelung des § 326 BGB **keine Ablehnungsandrohung** als Voraussetzung für das Kündigungsrecht des Gläubigers mehr vorsieht. Es reicht vielmehr eine Leistungsaufforderung kombiniert mit einer eindeutigen Fristsetzung aus.⁵ Die Änderung ist nach Art. 229 § 5 EGBGB auf Schuldverhältnisse, die nach dem 1. Januar 2002 entstanden sind, anwendbar. Bei der Seehandelsrechtsreform wurden der Text der Bestimmung dem neuen § 490 angeglichen und als Abs. 4 die Folgen einer endgültigen Ladeverweigerung eingefügt. der bisherige Abs. 4 ist als Abs. 5 beibehalten.

II. Nichteinhaltung der Ladezeit (Abs. 1)

1. Ladezeit. In Abs. 1 der Neufassung sind die Wörter „wenn er zur Verladung nicht verpflichtet ist“ durch die Wörter „wenn ihm das Verladen nicht obliegt“, ersetzt worden. Damit wird klargestellt, dass die Verladung oder die bloße Zur-Verfügung-Stellung des Gutes keine vertragliche Verpflichtung des Absenders beinhaltet, sondern eine Mitwirkungshandlung im Sinne des § 642 BGB ist, ohne welche der Frachtführer seiner Beförderungsverpflichtung nicht nachkommen kann.⁶

Voraussetzung für die Anwendung der Vorschrift ist die Nichteinhaltung der Ladezeit. Mit „Ladezeit“ meint das Gesetz die in § 412 Abs. 2 vertraglich bestimmte bzw. nach den Umständen des Falles angemessene Frist für das Verladen des Gutes iSv. § 412 Abs. 1 (vgl. § 412 Rn. 27 ff.). Ladezeit ist aber auch eine – vertraglich vereinbarte – Überliegezeit, während der der Frachtführer nach § 412 Abs. 3 warten muss (vgl. § 412 Rn. 37); erst eine Überschreitung dieser Zeit ist als Nichteinhaltung der Ladezeit iSd. § 417 zu verstehen.⁷

2. Gründe für die Nichteinhaltung der Ladezeit. Die Gründe für die Nichteinhaltung der Ladezeit müssen **beim Absender** liegen. Im Einklang mit der Arbeitsteilung beim Ladegeschäft unterscheidet dabei das Gesetz zum einen den Fall, dass der Absender verladepflichtig ist, aber das Gut innerhalb der Ladezeit nicht verlädt; und zum andern den Fall, dass der Frachtführer verladepflichtig ist, der Absender jedoch dem Frachtführer das Gut nicht innerhalb der Ladezeit zum Verladen zur Verfügung stellt. Beide Alternativen sind erfüllt, wenn der Absender überhaupt kein Gut verlädt oder zur Verfügung stellt. Sie sind darüber hinaus aber auch dann erfüllt, wenn nur ein Teil der Ladung innerhalb der Ladezeit verladen wird oder zur Verfügung gestellt wird.

¹ Vgl. Reg.Begr. S 47 (zu § 417).

² Heymann/Schlüter Rn. 1.

³ Vgl. Reg.Begr. S. 47 (zu § 417).

⁴ Gesetz zur Modernisierung des Schuldrechts vom 26. November 2001 (BGBl. I S. 3138).

⁵ Vgl. BT-Drucks. 14/6040 S. 281; hierzu Koller TranspR 2001, 425, 431.

⁶ RegBegr-SRG 53.

⁷ Braun S. 257.

- 5 Zweifelhaft ist, ob die Voraussetzungen des Abs. 1 auch dann erfüllt sind, wenn der Absender zwar Gut verlädt oder zur Verfügung stellt, dieses aber vom Absender unter Verstoß gegen § 411 **ungenügend verpackt** ist, oder wenn der Absender seine Pflicht nach § 412, das Gut **beförderungssicher** zu verladen, verletzt. Nach einer Auffassung greift in diesem Falle § 417 nicht.⁸ § 417 sei nur auf die Anlieferung oder Verladung als solche, nicht jedoch auf andere den Absender treffende Mitwirkungspflichten oder -obliegenheiten anzuwenden.⁹ Auch eine analoge Anwendung scheide mangels Regelungslücke aus. Vielmehr griffen bei echten Pflichten die Regelungen des § 323 BGB, im Übrigen die des § 643 BGB ein.¹⁰ Für eine solche enge Auslegung von § 417 sprechen jedoch die Regelungen in den Absätzen 2 bis 4 über die Rechtsfolgen bei Nichteinhaltung der Ladezeit: Die Verweisung in Abs. 2 lediglich auf § 415 Abs. 2, nicht jedoch auf § 415 Abs. 3, sowie die Sonderregelung für Teilladung in Abs. 3 könnten durchaus den Schluss nahe legen, dass der Gesetzgeber in Absatz 2 nur den Fall regeln wollte, dass noch überhaupt kein Gut verladen wurde. Für eine **weite Auslegung** von § 417 und Einbeziehung der Fälle, in denen das Gut – zB wegen mangelhafter Verpackung – oder die Anlieferung oder Verladung nicht ordnungsgemäß war, spricht jedoch, dass mit § 417 gerade eine transportrechtliche Sonderregelung gegenüber den §§ 323 und 643 BGB geschaffen werden sollte und dass Zweck dieser Sonderregelung ist, dem Frachtführer Dispositionsmöglichkeiten insbesondere im Hinblick auf die weitere Verwendung seines Beförderungsmittels einzuräumen, wenn er mit der Beförderung weiter zuwarten muss, sich aber nicht mit einem Standgeldanspruch zufrieden geben möchte (vgl. Rn. 1). Ein solcher Fall ist aber nicht nur dann gegeben, wenn überhaupt kein Gut oder nur ein Teil der versprochenen Ladung angeliefert oder verladen wird, sondern auch dann, wenn Gut ungenügend verpackt angeliefert oder nicht beförderungssicher verladen wird. Auch hier haben die Pflichtverletzungen durch den Absender zur Folge, dass der Frachtführer sein Fahrzeug nicht, wie ursprünglich geplant, einsetzen kann. Denn der Frachtführer, der den Mangel erkannt hat, sollte mit der Beförderung des Gutes erst beginnen, wenn er dem Absender zusätzlich Gelegenheit gegeben hat, die ihm obliegenden Mitwirkungshandlungen noch zu erbringen. Andernfalls könnten sich hieraus für den Frachtführer nachteilige Folgen ergeben. Deshalb ist als ein Fall der unterlassenen Verladung oder Zur-Verfügung-Stellung von Gut auch der Fall anzusehen, dass das Gut mit ungenügender Verpackung übergeben wird oder nicht beförderungssicher verladen wird.
- 6 Darauf, ob die Nichteinhaltung der Ladezeit vom Absender zu vertreten ist, kommt es nicht an. Der Frachtführer kann allerdings nach Abs. 4 aus der Nichteinhaltung der Ladezeit keine Rechte nach § 417 herleiten, wenn und solange¹¹ die Gründe hierfür in seinem **Risikobereich** liegen (hierzu Rn. 16).

III. Nachfrist (Abs. 1)

- 7 Hat der Absender innerhalb der Ladezeit die ihm obliegenden Mitwirkungshandlungen nicht vorgenommen, erwächst dem Frachtführer entweder ein Kündigungsrecht gem. Abs. 2 oder aber das Recht, mit der Beförderung eines Teils der Ladung zu beginnen (Abs. 3). Voraussetzung ist aber, dass er eine Nachfrist gesetzt hat. Dies entspricht der allgemeinen zivilrechtlichen Vorschrift in § 323 Abs. 1.¹² Unter einer **Nachfrist** ist dabei die Frist zu verstehen, die der Frachtführer dem Absender noch einmal gewährt, damit dieser das Gut verladen oder zur Verfügung stellen kann. Dem Absender soll also eine letzte Gelegenheit geben werden, das Gut anzuliefern. Die Nachfrist kann grundsätzlich erst gesetzt werden, wenn die Lade- und Überliegezeit abgelaufen ist.¹³ Entsprechend § 323

⁸ Vgl. Koller § 411 Rn. 10, § 412 Rn. 21; Braun S. 284.

⁹ Vgl. Koller Rn. 1; Braun S. 284.

¹⁰ Vgl. Koller Rn. 1, § 411 Rn. 10, 13.

¹¹ Ebenso Koller Rn. 6; Fremuth/Thume/Fremuth Rn. 2, 18.

¹² BT-Drucks. 14/6040 S. 281.

¹³ Ebenso Koller Rn. 6.

Abs. 2 Nr. 1 BGB ist eine Nachfristsetzung allerdings entbehrlich, wenn der Absender sich ernsthaft und endgültig weigert, das Gut noch zur Verfügung zu stellen oder die Verladung noch vorzunehmen.¹⁴

Die Fristsetzung muss eine **bestimmte und eindeutige Aufforderung** enthalten, das Gut zu verladen oder zur Verfügung zu stellen. Der Einhaltung einer bestimmten Form bedarf es nicht. Die Frist muss nach Tagen, Wochen oder anderen Zeiteinheiten bemessen sein.¹⁵ Bei der Beurteilung, ob die Frist **angemessen** ist, sind alle beteiligten Interessen und alle Umstände des Einzelfalles zu berücksichtigen.¹⁶ Sie soll so bemessen sein, dass der Absender in der Lage ist, die bereits in Angriff genommene Leistung zu beenden. Nicht erforderlich ist aber, die Frist so zu bemessen, dass der Absender noch hinreichend Zeit zur Verfügung hat, um das Gut überhaupt zu beschaffen. Ist die vom Frachtführer gesetzte Frist nicht angemessen, so bedeutet dies nicht, dass der Frachtführer seine Rechte nach Abs. 2 oder 3 nicht ausüben kann. Vielmehr tritt an die Stelle der unangemessen kurzen Frist eine angemessene Frist.¹⁷

Ist die **Nachfrist abgelaufen** und der Absender der Aufforderung nicht nachgekommen, kann der Frachtführer von den ihm nach den Abs. 2 und 3 vorgesehenen Möglichkeiten (Kündigung, Beförderung nur des geladenen Teils des Gutes) Gebrauch machen. Das gilt jetzt gem. der Ergänzung in Abs. 2 auch schon dann, wenn nach Fristsetzung offensichtlich wird, dass innerhalb dieser Frist kein Gut verladen oder zur Verfügung gestellt wird, entsprechend der Wertung des § 323 Abs. 4 BGB.¹⁸ Diese Rechte können jedoch nach § 242 BGB verwirkt sein, wenn der Frachtführer nach Ablauf der Nachfrist eine längere Frist verstreichen lässt, ohne von den genannten Möglichkeiten Gebrauch zu machen.¹⁹

IV. Kündigung durch den Frachtführer (Abs. 2)

Der Frachtführer kann bei Vorliegen der Voraussetzungen des Abs. 1 den Vertrag kündigen (Abs. 2). Nach dem im Zuge der Seerechtsreform neu eingeführten Abs. 4 kann die Kündigung auch ohne Nachfristsetzung erfolgen, wenn sich der Absender ernsthaft und endgültig geweigert hat, die in Abs. 1 enthaltenen Obliegenheiten zu erfüllen. Bei der Kündigung handelt es sich um eine einseitige, empfangsbedürftige, unwiderrufliche und bedingungsfeindliche **Willenserklärung**.²⁰ Eine bestimmte Frist, bis zu deren Ablauf die Kündigungserklärung ausgesprochen sein muss, sieht das Gesetz nicht vor. Die Kündigung kann jedoch nach § 242 BGB verwirkt sein, wenn sie längere Zeit nach Ablauf der Nachfrist nicht ausgesprochen wird.²¹

Mit der Kündigung ist der Frachtvertrag **beendet**, dh. der Vertrag wird mit Wirkung für die Zukunft aufgehoben. Die Kündigung beendet also die Beförderungspflicht des Frachtführers mit sofortiger **Wirkung**, dh. der Frachtführer kann sein Beförderungsmittel abziehen und anderweitig verwenden. Der Vertrag bleibt aber Rechtsgrund für die vor Zugang der Kündigungserklärung erbrachten Leistungen. Dementsprechend bleibt der Frachtführer nach Abs. 2 berechtigt, Ansprüche gem. § 415 Abs. 2 auf Fautfracht oder volle Fracht, Standgeld und Aufwendungsersatz abzüglich ersparter Aufwendungen geltend zu machen. Dabei kann er das Standgeld bis zum Zeitpunkt der Kündigung auch dann verlangen, wenn diese nicht unmittelbar nach Ablauf der Nachfrist erklärt wird, sondern erst nach weiterem Zuwarten. Die zu den §§ 34, 35 BinSchG aF, §§ 579, 585 aF HGB entwickelten Grundsätze, wonach der Frachtführer nach Ablauf der Nachfrist nur dann Standgeld verlan-

¹⁴ Koller Rn. 6; Heymann/Schlüter Rn. 6.

¹⁵ Vgl. Palandt/Grüneberg BGB § 281 Rn. 9; MüKoBGB/Emst § 323 Rn. 68.

¹⁶ Vgl. Reg.Begr. S. 48 (zu § 417); Koller Rn. 6.

¹⁷ Koller Rn. 6; Andresen/Valder P 100, Rn. 9.

¹⁸ RegBegr-SRG S. 53.

¹⁹ So auch Koller Rn. 8; Palandt/Grüneberg BGB § 242 Rn. 87 ff.; Heymann/Schlüter Rn. 6.

²⁰ Heymann/Schlüter Rn. 6; Koller Rn. 8.

²¹ Ebenso Koller Rn. 8; Palandt/Grüneberg BGB § 242 Rn. 87 ff.; Heymann/Schlüter Rn. 8.

gen kann, wenn dies mit dem Absender vereinbart ist, greifen hier nicht.²² Darüber hinaus kann der Frachtführer bereits entstandene Schadensersatzansprüche auch weiterhin geltend machen.²³

- 12 Befindet sich bereits **Gut auf dem Transportmittel**, welches aber ungenügend verpackt oder nicht beförderungssicher verladen ist, so ist es als nicht zur Verfügung gestellt bzw. verladen iSd. Abs. 2 anzusehen. (vgl. hierzu Rn. 5). Deshalb kann der Frachtführer, der von seinem Recht nach Abs. 2 Gebrauch gemacht und den Vertrag gekündigt hat, auch dann entsprechend § 415 Abs. 3 vorgehen.

V. Beförderung eines Teils der Ladung (Abs. 3)

- 13 Ist bis zum Ablauf der Frist nach Abs. 1 nur ein Teil der nach dem Frachtvertrag zu liefernden Ladung verladen oder zur Verfügung gestellt, so braucht der Frachtführer gem. Abs. 3 nach Ablauf der Nachfrist nicht länger zu warten. Das Gleiche gilt, ohne dass es der Setzung einer Nachfrist bedarf, gem. Abs. 4, wenn sich der Absender ernsthaft und endgültig geweigert hat, die in Abs. 1 enthaltenen Obliegenheiten zu erfüllen. Vielmehr kann er in diesen Fällen mit der Beförderung der unvollständigen Ladung beginnen. Mit dem Begriff „kann“ ist hauptsächlich gesagt, dass der Frachtführer die Möglichkeit hat, zu entscheiden, ob er in dieser Weise vorgehen will. Er hat also ein **Wahlrecht**. Dagegen ist er nicht verpflichtet, mit der Beförderung der noch unvollständigen Ladung zu beginnen.²⁴ Er kann stattdessen auch weiter zuwarten und ein Standgeld nach § 412 Abs. 3 verdienen.²⁵ Dagegen steht ihm kein Kündigungsrecht zu.²⁶ Der Begriff „kann“ schließt aber nicht aus, dass der Absender seinerseits von seinem Kündigungsrecht nach § 415 Gebrauch macht²⁷ oder nach § 416 vom Frachtführer verlangt, mit der unvollständigen Ladung zu beginnen.
- 13a Einer vorherigen **Erklärung** des Frachtführers, dass er nunmehr mit der Beförderung des auf dem Beförderungsmittel befindlichen Teils der Ladung beginne, bedarf es nicht. Der Frachtführer trifft seine Wahl dadurch, dass er mit der Beförderung tatsächlich beginnt.
- 14 Die **Rechtsfolgen**, die sich daraus ergeben, dass der Frachtführer mit der Beförderung nur eines Teils der Ladung beginnt, sind dieselben wie die bei Beförderung eines Teils der Ladung auf Grund Verlangens des Absenders nach § 416: Der Frachtführer kann gem. § 416 S. 2 die volle Fracht, das etwaige Standgeld und Aufwendungsersatz verlangen. Ferner hat er gem. § 416 S. 3 Anspruch auf Stellung einer Sicherheit.

VI. Endgültige Verweigerung der Beladung

- 15 Der neu eingefügte Abs. 4 erleichtert die Rechtsposition des Frachtführers in zwei besonderen Fällen. Zum einen wird ihm die Möglichkeit eingeräumt, die Rechte nach Abs. 2 oder 3 auch ohne Nachfristsetzung ausüben, wenn der Absender sich ernsthaft und endgültig weigert, das Gut zu verladen oder zur Verfügung zu stellen. Das entspricht § 323 Abs. 2 Nr. 1 BGB. Zum anderen kann der Frachtführer den Vertrag nach Abs. 2 auch ohne Fristsetzung kündigen, wenn besondere Umstände vorliegen, die ihm unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses unzumutbar machen. Auch diese Regelung folgt dem allg. Schuldrecht, nämlich § 323 Abs. 2 Nr. 3 BGB. Nicht aufgenommen wurde eine der dem § 323 Abs. 2 nachgebildete Regelung, weil entsprechende Fixabreden im Bereich des Frachtrechts nur sehr selten anzutreffen sind.²⁸

²² So auch *Andresen/Valder* Rn. 13; *Braun* S. 250; *Koller* Rn. 8, 9. AA *Reg.Begr. S. 48* (zu § 417), *Fremuth/Thume/Fremuth* Rn. 13; *Möglich* Rn. 4.

²³ So auch *Koller* Rn. 9.

²⁴ AA *Koller* Rn. 15a (Pflicht zur Beförderung mangels anderweitigen Ersuchens des Absenders).

²⁵ Ebenso *Braun* S. 270; AA *Koller* Rn. 15a; *Reg.Begr. S. 48* (zu § 417).

²⁶ Ebenso *Koller* Rn. 17.

²⁷ AA noch 1. Aufl. *Dubischar* Rn. 5.

²⁸ Näheres dazu siehe *RegBegr-SRG S. 54*.

VII. Risikobereich des Frachtführers (Abs. 5)

Liegt die Ursache für die Nichteinhaltung der Ladezeit im Risikobereich des Frachtführers (vgl. hierzu § 412 Rn. 38 ff.), stehen dem Frachtführer nach Abs. 4 die Rechte nach Abs. 2 und 3 nicht zu. Es bleibt in diesem Falle dem **Absender überlassen**, ob er den Vertrag nach § 415 kündigt oder vom Frachtführer die Beförderung der Teilladung nach § 416 verlangen will. Die Beweislast dafür, dass die Ursache für die Nichteinhaltung der Ladezeit im Risikobereich des Frachtführers liegt, liegt beim Absender.²⁹ 16

VIII. Konkurrenzen

Die Vorschrift ist **lex specialis** gegenüber den **§§ 642, 643 BGB**.³⁰ Der Frachtführer kann also bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 417 den Vertrag nur nach dieser Regelung kündigen. Entsprechend den zu § 415 entwickelten Grundsätzen (s. dort Rn. 34 f.) sind neben § 417 die allgemeinen zivilrechtlichen Regelungen zum Leistungsstörungenrecht (**§§ 323 ff. BGB**) anzuwenden. Ist also etwa dem Absender unmöglich, das Gut zur Verfügung zu stellen oder zu verladen, weil dieses zuvor untergegangen ist, greifen die §§ 323 ff. BGB.³¹ Bei einer ergänzenden Anwendung der Rücktrittsregeln des § 323 BGB, die hier ohnehin bedenklich erscheint, werden wohl die speziellen frachtrechtlichen Folgen des § 415 und nicht die allgemeinen der §§ 346 ff. BGB ausgelöst werden.³² 17

Soweit § 417 zur Anwendung gelangt, scheidet eine konkurrierende Anwendung des **§ 419 über Beförderungs- und Ablieferungshindernisse** aus.³³ Denn § 417 regelt nur die Fälle, in denen sich Probleme vor Übernahme des Gutes zur Beförderung ergeben haben – sei es dadurch, dass das Gut überhaupt nicht verladen oder zur Verfügung gestellt wurde, sei es dadurch, dass nur ein Teil des Gutes verladen oder zur Verfügung gestellt wurde. § 419 greift aber erst, wenn der Frachtführer bereits Gut zur Beförderung übernommen hat (vgl. § 419 Rn. 9). 18

§ 418 Nachträgliche Weisungen

(1) ¹Der Absender ist berechtigt, über das Gut zu verfügen. ²Er kann insbesondere verlangen, daß der Frachtführer das Gut nicht weiterbefördert oder es an einem anderen Bestimmungsort, an einer anderen Ablieferungsstelle oder an einen anderen Empfänger abliefern. ³Der Frachtführer ist nur insoweit zur Befolgung solcher Weisungen verpflichtet, als deren Ausführung weder Nachteile für den Betrieb seines Unternehmens noch Schäden für die Absender oder Empfänger anderer Sendungen mit sich zu bringen droht. ⁴Er kann vom Absender Ersatz seiner durch die Ausführung der Weisung entstehenden Aufwendungen sowie eine angemessene Vergütung verlangen; der Frachtführer kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuß abhängig machen.

(2) ¹Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle. ²Von diesem Zeitpunkt an steht das Verfügungsrecht nach Absatz 1 dem Empfänger zu. ³Macht der Empfänger von diesem Recht Gebrauch, so hat er dem Frachtführer die entstehenden Mehraufwendungen zu ersetzen sowie eine angemessene Vergütung zu zahlen; der Frachtführer kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuß abhängig machen.

²⁹ Ebenso Koller Rn. 8; Fremuth/Thume/Fremuth Rn. 20.

³⁰ Braun S. 268.

³¹ AA Braun S. 262 und Koller Rn. 5 (Anwendung der §§ 419 bzw. 420).

³² Koller hält in VersR 2011, 1209 die Neuerungen in § 417 in Hinblick auf allgemeinen Bestimmungen des BGB für problematisch und fragwürdig.

³³ AA Braun S. 262.

(3) Hat der Empfänger in Ausübung seines Verfügungsrechts die Ablieferung des Gutes an einen Dritten angeordnet, so ist dieser nicht berechtigt, seinerseits einen anderen Empfänger zu bestimmen.

(4) Ist ein Frachtbrief ausgestellt und von beiden Parteien unterzeichnet worden, so kann der Absender sein Verfügungsrecht nur gegen Vorlage der Absenderausfertigung des Frachtbriefs ausüben, sofern dies im Frachtbrief vorgeschrieben ist.

(5) Beabsichtigt der Frachtführer, eine ihm erteilte Weisung nicht zu befolgen, so hat er denjenigen, der die Weisung gegeben hat, unverzüglich zu benachrichtigen.

(6) ¹Ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage des Frachtbriefs abhängig gemacht worden und führt der Frachtführer eine Weisung aus, ohne sich die Absenderausfertigung des Frachtbriefs vorlegen zu lassen, so haftet er dem Berechtigten für den daraus entstehenden Schaden. ²Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

Übersicht

	Rn.		Rn.
I. Normzweck	1	5. Sonstige Weisungen	23–25
II. Begriff des Weisungs- oder Verfügungsrechts	2–4	VII. Ablehnung der Weisungsbefolgung	26–33
III. Verfügungsberechtigte Personen ..	5–11	1. Allgemeines	26–28
1. Allgemeines	5	2. Ablehnungsgründe	29–31
2. Absender (Abs. 1)	6–9	a) Nachteile für den Betrieb des Unternehmens (Abs. 1 S. 3)	29, 30
3. Empfänger (Abs. 2)	10	b) Schäden Dritter (Abs. 1 S. 3)	31
4. Dritter (Abs. 3)	11	3. Benachrichtigung des Verfügungsberechtigten (Abs. 5)	32, 33
IV. Weisungsempfänger	12	VIII. Ansprüche des Frachtführers bei Weisungserteilung (Abs. 1 S. 4)	34–39
V. Ausübung des Weisungsrechts	13–17	1. Aufwendungsersatz	34, 35
1. Form und Zeitpunkt der Weisung	13, 14	2. Vergütung	36, 37
2. Vorlage der Beförderungsurkunde	15–17	3. Vorschuss	38
VI. Inhalt der Weisung	18–25	4. Schuldner der Zahlungspflicht	39
1. Allgemeines	18, 19	IX. Haftung des Frachtführers	40–44
2. Beendigung der Weiterbeförderung (Abs. 1 S. 2)	20	1. Befolgung einer Weisung	40–42
3. Änderung des Bestimmungsorts oder der Ablieferungsstelle (Abs. 1 S. 2)	21	2. Nichtbefolgung einer zulässigen Weisung	43, 44
4. Ablieferung an einen anderen Empfänger (Abs. 1 S. 2)	22		

I. Normzweck

1 Die Norm berücksichtigt den **fremdnützigen Geschäftsbesorgungscharakter** des Frachtvertrags. In Anlehnung an Art. 12 CMR räumt sie dem Absender und dem Empfänger das Recht ein, den Vertrag einseitig zu ändern. Dieses vom Gesetz als Weisungs- oder Verfügungsrecht bezeichnete Recht trägt dem Umstand Rechnung, dass der Frachtvertrag zu seiner Erfüllung idR eines Zeitraums bedarf, während dessen sich die Rahmenbedingungen seiner Durchführung geändert haben können, und die es geboten erscheinen lassen, in das Transportgeschehen einzugreifen und Änderungen vorzunehmen. So kann etwa eine nach Beginn der Beförderung eingetretene Zahlungsunfähigkeit des Empfängers den Absender veranlassen, den Frachtführer um eine Beförderung zu einem Dritten zu ersuchen. Im Zuge der Seerechtsreform ist Abs. 6 S. 2 geändert und den Bestimmungen der §§ 446 Abs. 2 S. 2, 491 Abs. 5 S. 2 und 521 Abs. 4 S. 2 angepasst worden.