DABELSTEIN & PASSEHL

Rechtsanwälte Hamburg · Leer

Mannheimer Transportrechtstag

Führt das geltende Transportrecht bei autonomen Transportsystemen zu angemessenen Ergebnissen?

PROF. DR. DIETER SCHWAMPE

Agenda

- Geltendes Frachtrecht

  - Nationales allgemeines Frachtrecht
  - Seerecht / Binnenschifffahrtsrecht
  - Internationale Transportkonventionen

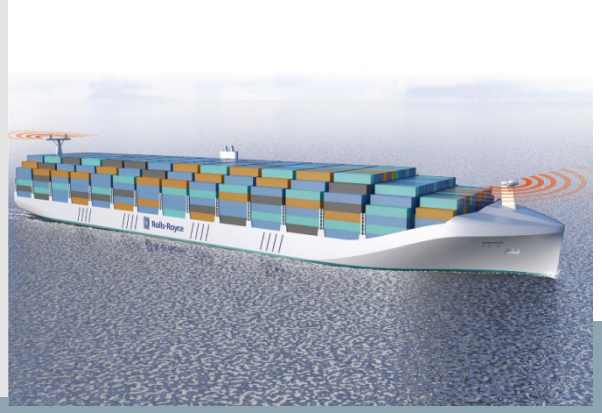
- Angemessenheit der Regelungen für autonome Transportsysteme

Worüber sprechen wir?

© Computerbild

©mbpassionblog

© Rolls Royce



Worüber sprechen wir?

- **Ferngesteuerte Transportmittel ohne Begleitperson**
- **Autonome Transportmittel mit Begleitperson**
- **Autonome Transportmittel ohne Begleitperson**

Anwendbarkeit des allgemeines Frachtrecht

- **Beförderung zum Bestimmungsort, § 407 (1)**
  - Beförderungsmittel irrelevant
- **Zu Lande oder auf Binnengewässern, § 407 (3) Nr. 1**
  - Beförderungsmittel irrelevant
- **Luftfahrzeuge**:

  Ebenfalls als Luftfahrzeuge gelten unbemannte Fluggeräte einschließlich ihrer Kontrollstation, die nicht zu Zwecken des Sports oder der Freizeitgestaltung betrieben werden (unbemannte Luftfahrtsysteme)

  § 1 LuftVG, siehe auch §§ 19 ff. LuftVO

Anwendbarkeit des Seehandelsrechts

- **"*Schiff zum Erwerb durch Seefahrt*", §§ 476, 477 HGB**

  - Schiff ist jedes schwimmfähige, mit einem Hohlraum versehene Fahrzeug von nicht ganz unbedeutender Größe, das fähig und bestimmt ist, auf oder unter dem Wasser fortbewegt zu werden und dabei Personen oder Sachen zu tragen.

Konventionsrecht

- **Landtransport: CMR**

  - Art. 1 (2): *Im Sinne dieses Übereinkommens bedeuten "Fahrzeuge" Kraftfahrzeuge, Sattelkraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger, wie sie in Artikel 4 des Abkommens über den Straßenverkehr vom 19. September 1949 umschrieben sind.*

  - Art. 4: *Kraftfahrzeug" [„Motorfahrzeug"] ist jedes mit mechanischem Antrieb und eigener Kraft auf der Straße verkehrende Fahrzeug, das nicht an Schienen oder elektrische Leitungen gebunden ist und üblicherweise zur Beförderung von Personen oder Gütern dient.*

Konventionsrecht

- **Landtransport: CMR**

ACHTUNG

- Art. 8: *Jedes Fahrzeug und jeder Zug miteinander verbundener Fahrzeuge müssen einen Führer haben.*

- verkehrsrechtliche Vorschrift, die die Anwendbarkeit der CMR nicht beeinträchtigt

Konventionsrecht

- **Landtransport: CIM**

  - Art. 1 § 1: keine Bindung an Beförderungsmittel, sondern an Transport auf der Schiene:

    Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Schiene,

Konventionsrecht

- **Luftfahrt: Montreal Übereinkommen**

  - „Aircraft“ nicht definiert

  - Rückgriff auf Chicago Convention

    - Art. 8 „*Pilotless Aircraft*“
    - Annex VIII Definition von „*Aircraft*“: *Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface*.

Konventionsrecht

- **Binnenschifffahrt: CMNI**
- **Seeschifffahrt: Haag (-Visby) Regeln**

  - „Schiff“ nicht definiert

  - Rückgriff auf nationales Recht:

    Schiff ist jedes schwimmfähige, mit einem Hohlraum versehene Fahrzeug von nicht ganz unbedeutender Größe, das fähig und bestimmt ist, auf oder unter dem Wasser fortbewegt zu werden und dabei Personen oder Sachen zu tragen.

Vorschriften mit „Problempotential“

Allgemeines Frachtrecht

- **Obhutshaftung**
  - Haftung zwischen Übernahme und Ablieferung, § 425
  - Übernahme der Güter nur mit Willen des Frachtführers
  - Ablieferung an Empfänger mit dessen Willen

- **Entlastung:**
  - größte Sorgfalt, § 426

- **Haftung für andere**
  - Leute bei Ausübung ihrer Verrichtung
  - andere Personen bei Ausführung der Beförderung

Allgemeines Frachtrecht

- **Wegfall der Haftungsbeschränkung, § 435**
  - bei Vorsatz oder bei Leichtfertigkeit in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde

- **Gefährliche Güter**
  - Rechtzeitige Mitteilung in Textform, § 410 (1)
  - Bei fehlender Mitteilung: Recht des Frachtführers, gefährliches Gut auszuladen, einzulagern, zurückzubefördern oder soweit erforderlich, zu vernichten oder unschädlich zu machen, § 410 (2) Nr. 1
  - Unbeschränkte, verschuldensunabhängige Haftung des Absenders für Schäden und Aufwendungen des Frachtführers bei Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes, § 414 (1) Nr. 2
  - aber Beschränkungsmöglichkeit, § 449 (2) 2

Allgemeines Frachtrecht – noch angemessen?

- **Obhutshaftung**
  - bleibt angemessen
  - ist grundsätzlich unproblematisch
  - Übernahme nur mit Willen des Frachtführers technisch kontrollierbar (Kontrolle der Beladbarkeit)
  - „Absetzen“ des Gutes ohne Willen des Empfängers beendet den Obhutszeitraum nicht

Allgemeines Frachtrecht – noch angemessen?

- **Entlastung:**

  These: die Entlastungsmöglichkeit steht in direktem Zusammenhang mit der Haftung für andere

  - deshalb: angemessen bei ferngesteuerten Transportmitteln, weil dort gegebenenfalls Haftung über § 428?
  - aber: keine Alternative bei autonomen Transportmitteln

  - Haftung bei Netzausfällen? Erweiterung des § 428 auf Netzbetreiber?
  - Gefährdungshaftung erforderlich?
  - Qualitativer Unterschied zu anderen technischen Systemen, von denen die Sicherheit des Transports und der Schutz des Gutes abhängt?

Allgemeines Frachtrecht – noch angemessen?

- **Wegfall der Haftungsbeschränkung, § 435**

  - angemessen, wo es um ferngesteuerte Transportmittel geht, da für den Fernsteuerer nach § 428 gehaftet wird

  - ACHTUNG: andere Regelung im Seerecht: Zwar Haftung für Verschulden von Leuten, Schiffsbesatzung und Beförderungsgehilfen, § 501, aber Durchbrechung der Haftungsbeschränkung nur bei qualifiziertem Verschulden des Verfrachters selbst, § 507 Nr. 1

  - aber: keine Besonderheit ferngesteuerter Transportmittel

Allgemeines Frachtrecht – noch angemessen?

- **Wegfall der Haftungsbeschränkung, § 435**

  - angemessen, wo es um ferngesteuerte Transportmittel geht, da für den Fernsteuerer nach § 428 gehaftet wird
  - bei autonomen Transportmitteln Abstellen auf Verschuldensgrade angemessen, wo es um technisches Versagen geht?
  - regelmäßig nur noch beschränkte Haftung bei Transportmittelunfällen? Angemessen?
  - Unbeschränkte Haftung? Auch dann, wenn Gefährdungshaftung eingeführt werden würde?
  - Qualitativer Unterschied zu anderen technischen Systemen, von denen die Sicherheit des Transports und der Schutz des Gutes abhängt?

Allgemeines Frachtrecht – noch angemessen?

- **Gefährliche Güter**
  - Bei unbegleiteten Transportmitteln Mitteilung nur gegenüber Frachtführer selbst
  - Rechte des Frachtführers in Bezug auf gefährliches Gut (§ 410 (2) Nr. 1) bei unbegleiteten Transportmitteln praktisch ausgeschlossen, da niemand die drohende Gefahr bemerkt
  - Unbeschränkbarkeit der Absenderhaftung erforderlich, oder aber zumindest Haftungsdurchbrechung entsprechend § 435 HGB (Vorsatz und Leichtfertigkeit)?

Seefrachtrecht

- **See- und Ladungstüchtigkeit, § 485**
  - *„Schiff in seetüchtigem Stand, gehörig eingerichtet, ausgerüstet,* ***bemannt*** *und mit genügenden Vorräten versehen (Seetüchtigkeit)"*
- **Obhutshaftung, § 498**
  - *„Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken"*

Seefrachtrecht – noch angemessen?

- **See- und Ladungstüchtigkeit, § 485**
  - Gibt es eine Bemannung ohne Besatzungsmitglieder?
- **Obhutshaftung, § 498**
  - Praktische, aber keine rechtlichen Schwierigkeiten einen „*Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit … bis zum Antritt der Reise*“ zu entdecken“

Seefrachtrecht

- **Nautisches Verschulden und Feuer, § 512**
  - keine gesetzliche Haftungsfreistellung mehr, aber:
  - es kann „*durch vorformulierte Vertragsbedingungen bestimmt werden, dass … der Verfrachter ein* ***Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung*** *nicht zu vertreten hat, wenn der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes … entstanden ist*“

- **Schiffsbesatzung, § 478**
  - *Kapitän, Schiffsoffiziere, Schiffsmannschaft sowie alle sonstigen im Rahmen des Schiffsbetriebs tätigen Personen*

Seefrachtrecht – noch angemessen?

- **Nautisches Verschulden und Feuer, § 512**
  - Vertragliche Haftungsfreizeichnung für Verschulden der Leute und der Schiffsbesatzung (Ausnahme unten) bezüglich Feuer und nautischen Fehlern läuft ins Leere
  - vertragliche Haftungsfreizeichnung für Feuer und nautische Fehler durch technische Systeme zulassen?

- **Schiffsbesatzung, § 478**
  - „land-based Controller“ dürften zwar keine Schiffsbesatzung sein, wohl aber „sonstige im Rahmen des Schiffsbetriebs tätige Personen“ sein, so dass für deren nautischen Fehlern Haftungsfreizeichnung möglich ist

Seerecht / Binnenschifffahrtsrecht

- **Schiffszusammenstöße**

  - Haftung nur bei Verschulden der Schiffsbesatzung oder eines Lotsen, §§ 570 HGB, 92b BSchG

  - bei beiderseitigem Verschulden, Haftungsverteilung „*nach dem Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens*“ , §§ 571 HGB, 92c BSchG

Seerecht / Binnenschifffahrtsrecht – noch angemessen?

- **Schiffszusammenstöße**
  - technisches Versagen von Nautiksystemen muss nicht auf Verschulden eines Reeders beruhen
  - Kontaktunterbrechung zum Schiff (Netzzusammenbruch) wird regelmäßig nicht auf Verschulden eines Reeders beruhen
  - dann keine Kollisionshaftung
  - Wie wird Haftung verteilt, wenn eine Kollision durch Zusammenwirken eines technischen Fehlers eines oder Kontaktabbruch zu einem autonomen Schiff und Verschulden des wachhabenden Offiziers des anderen Schiffes beruht?

Allgemeines Frachtrecht

- **Frachtbrief**
  - Unterzeichnung durch Frachtführer, nicht Fahrzeugführer, § 408 (2)
  - *„Nachbildungen der eigenhändigen Unterschriften durch Druck oder Stempel genügen“, § 408 (2)*
  - *„Eine Ausfertigung … begleitet das Gut*, …“, § 408 (2)
  - Beweis der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer, § 409 (1)
  - Vermutung äußerlich guten Zustands und Vollzähligkeit, § 409 (2)
  - Beseitigung der Vermutung durch begründeten Vorbehalt, § 409 (2)
  - Beseitigung der Vermutung durch Vorbehalt aufgrund Fehlens angemessener Mittel zur Überprüfung der Richtigkeit der Angaben, § 409 (2)

Allgemeines Frachtrecht – noch angemessen?

- **Frachtbrief**
  - Verlangen durch Frachtführer, § 408 (1), unproblematisch
  - Zeichnung durch Frachtführer, § 408 (2) 2, vor Ort bei unbegleitetem Transportmittel nicht möglich
  - Ausnahmevorschrift erforderlich, denn Zeichnung durch den nicht vor Ort befindlichen Frachtführer zweckwidrig:
    - Frachtbrief kann nicht das Gut begleiten, § 409 (2) 3
    - Beweis der Übernahme der Güter, § 409 (1), nicht angemessen
    - Frachtführer kann weder Zustand noch Vollständigkeit prüfen
    - würde immer zu entsprechendem Vorbehalt führen und einen der Hauptzwecke (Beweis) des Frachtbriefs entwerten

Allgemeines Frachtrecht

- **Verladen**

  - *„Der Frachtführer hat für die betriebssichere Verladung zu sorgen*“, § 412 (1) 2

  - Bei nicht fristgerechter Verladung Recht des Frachtführers, „*mit der Beförderung des bereits verladenen Teils des Gutes* (zu) *beginnen*“, § 417 (3)

Allgemeines Frachtrecht – noch angemessen?

- **Verladen**

  - *betriebssichere Verladung* “, § 412 (1) 2
  - Problematisch bei Versand von Fremdgut, wenn kein Transportmittelführer vor Ort (Drohne; KFZ; Binnenschiff)
  - Versender als Erfüllungsgehilfe des Frachtführers?
  - Verlagerung der Pflicht auch zur betriebssicheren Verladung auf den Versender?

Allgemeines Frachtrecht – noch angemessen?

- **Verladen**

  - Recht des Frachtführers, bei nicht fristgerechter Verladung „*mit der Beförderung des bereits verladenen Teils des Gutes* (zu) *beginnen*“, § 417 (3), oder den Vertrag zu kündigen (§ 417 (4), praktisch wohl häufig nicht durchsetzbar

  - Standgeld, § 412 (3), nicht ausreichend, wenn andere Verträge nicht angetreten werden können

  - Schadenersatzanspruch erforderlich?

Allgemeines Frachtrecht

- **Nachträgliche Weisungen**
  - anderer Bestimmungsort, andere Ablieferungsstelle, anderer Empfänger, § 418 (1)

Allgemeines Frachtrecht – noch angemessen?

- **Nachträgliche Weisungen**
  - anderer Bestimmungsort, andere Ablieferungsstelle, anderer Empfänger, § 418 (1)
  - auch bei autonomen Transportmitteln möglich, da in den vorgesehenen Lauf eingegriffen werden kann
  - Ablieferungsstelle muss für Transportmittel erreichbar sein – keine Besonderheiten

Allgemeines Frachtrecht

- **Beförderungs- und Ablieferungshindernisse**
  - Recht des Frachtführers, das Gut zu entladen und zu verwahren, für Rechnung des Verfügungsberechtigten einem Dritten zur Verwahrung anzuvertrauen oder zurückzubefördern, § 419 (1)

Allgemeines Frachtrecht – noch angemessen?

- **Beförderungs- und Ablieferungshindernisse**
  - Recht des Frachtführers, das Gut zu entladen und zu verwahren, für Rechnung des Verfügungsberechtigten einem Dritten zur Verwahrung anzuvertrauen oder zurückzubefördern, § 419 (1)
  - möglicherweise Reichweitenproblematik bei Rückbeförderung
  - Entladen praktisch nur schwer umzusetzen, wenn kein Transportmittelführer das Fahrzeug begleitet
  - Einschaltung Dritter erforderlich. Ausweitung des Haftungsprivilegs (nur Haftung für sorgfältige Auswahl bei Anvertrauen der Güter an einen Dritten) auf alle Maßnahmen des § 419?

Allgemeines Frachtrecht

- **Ladeschein, § 445**
  - Ablieferung gegen Rückgabe
  - Haftung bei Kenntnis oder grob fahrlässiger Unkenntnis der fehlenden Berechtigung eines legitimierten Besitzers
- **Multimodaltransport, § 452**
  - verschiedenartige Beförderungsmittel

Allgemeines Frachtrecht – noch angemessen?

- **Ladeschein, § 445**
  - Ablieferung gegen Rückgabe: in traditioneller Form bei unbegleiteten Transportmitteln nicht durchführbar
  - denkbar bei elektronischem Ladeschein, der durch das Transportmittel gelesen werden kann
  - Überprüfung der Berechtigung legitimierten Besitzes nicht möglich, deshalb Leerlaufen des § 445 (2) 2

- **Multimodaltransport, § 452**
  - sind autonome und nicht-autonome Beförderungsmitteln der gleichen Art verschiedene Beförderungsmittel?
  - Führen Sondervorschriften für sie dazu, dass sie „verschiedenen Rechtsvorschriften unterworfen“ sind?

Seerecht / Binnenschifffahrtsrecht

- **Große Haverei**

§ 589 Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten

(1) Die Anwendung der Vorschriften über die Große Haverei wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass die Gefahr durch **Verschulden** eines Beteiligten oder eines Dritten herbeigeführt ist. Der Beteiligte, dem ein solches **Verschulden** zur Last fällt, kann jedoch wegen eines ihm entstandenen Schadens keine Vergütung verlangen.

(2) Ist die Gefahr durch ein **Verschulden** eines Beteiligten herbeigeführt worden, so ist dieser den Beitragspflichtigen zum Ersatz des Schadens verpflichtet, den sie dadurch erleiden, dass sie die Schäden und Aufwendungen, die zur Errettung aus der Gefahr entstanden sind, gemeinschaftlich tragen müssen.

Seerecht / Binnenschifffahrtsrecht

- **Große Haverei**

§ 589 Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten

(1) Die Anwendung der Vorschriften über die Große Haverei wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass die Gefahr durch **Verschulden** eines Beteiligten oder eines Dritten herbeigeführt ist. Der Beteiligte, dem ein solches **Verschulden** zur Last fällt, kann jedoch wegen eines ihm entstandenen Schadens **keine Vergütung verlangen**.

(2) Ist die Gefahr durch ein **Verschulden** eines Beteiligten herbeigeführt worden, so ist dieser den Beitragspflichtigen **zum Ersatz des Schadens verpflichtet**, den sie dadurch erleiden, dass sie die Schäden und Aufwendungen, die zur Errettung aus der Gefahr entstanden sind, gemeinschaftlich tragen müssen.

Seerecht / Binnenschifffahrtsrecht – noch angemessen?

- **Große Haverei**
  - Vergütungsanspruch des Reeders bleibt bei Ausfall autonomen Steuerungssystems bestehen
  - keine Schadenersatzpflicht des Reeders bei Ausfall autonomen Steuerungssystems

Vielen Dank für Ihr Interesse