

Seekonnossement

IMPRESSUM

Prof. Dr. Hans Caspar von der Crone

FS 20 MLaw Keivan Mohasseb, Mag. iur. LL.M. Magda Aref, MLaw Fleur Baumgartner

FS 19 MLaw Fleur Baumgartner, MLaw Keivan Mohasseb, RA M.A. HSG Merens Derungs

FS 18 RA M.A. HSG Richard Allemann, MLaw Thomas Grob

FS 17 RA MLaw Patricia Reichmuth, RA M.A. HSG Linus Cathomas, MLaw LL.M. Merens Cahannes

FS 16 MLaw Olivia Wipf, MLaw LL.M. Merens Cahannes, MLaw Melanie Gottini

Zitiervorschlag: von der Crone et. al.; RechtEck, die Internetplattform zum
Wertpapierrecht; [http://www.rechteck.uzh.ch/\[...\]](http://www.rechteck.uzh.ch/[...]); besucht am 09.07.2020

1. Rechtliche Grundlagen	3
2. Tatsächliche Abläufe und Funktion	3
3. Begriff und Arten	4
3.1. Legaldefinition	4
3.2. Konnossementsformen	5
3.2.1. Bordkonnossement	5
3.2.2. Übernahmekonnossement	5
3.2.3. Durchkonnossement	5
4. Rechtsnatur und Inhalt	6
4.1. Konnossement als Warenpapier	6
4.2. Inhalt des Konnossements	6
4.2.1. Notwendiger Inhalt des Konnossements	6
4.2.1.1. Wertpapierrechtliche Elemente	6
4.2.1.2. Warentechnische Elemente	7
4.2.1.3. Frachtvertragliche Elemente	7
4.2.2. Bedingt notwendiger Inhalt	7
4.2.2.1. Warentechnische Elemente	7
4.2.2.2. Frachtvertragliche Elemente	7
5. Ausstellung und Begebung	8
6. Geltendmachung des verbrieften Anspruchs	8
6.1. Vorweisung der Urkunde	8
6.2. Konnossementsgarantie und Empfängerrevers	9
6.3. Einredeordnung	9
6.3.1. Grundsatz der Selbständigkeit des Konnossements	9
6.3.2. Haftung des Seefrachtführers für die Güterbeschreibung	10
7. Rechtsprechung	11

1. Rechtliche Grundlagen

Rechtliche Grundlagen

Die massgebenden nationalen und internationalen Rechtsquellen sind:

- Bundesgesetz über die Seeschifffahrt unter Schweizerflagge vom 23. September 1953 (Seeschiffahrtsgesetz, SSG, SR 747.30),
- Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente vom 25. August 1924 (Haager Regeln, HR, SR 0.747.354.11),
- Protokoll zur Änderung des am 25. August 1924 in Brüssel unterzeichneten Internationalen Übereinkommens zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über Konnossemente vom 23. Februar 1968 (Haag - Visby - Regeln, HV, SR 0.747.354.111)
- Protokoll zur Änderung des internationalen Abkommens vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über Konnossemente in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 23. Februar 1968, abgeschlossen in Brüssel am 21. Dezember 1979 (SR 0.747.354.112)

2. Tatsächliche Abläufe und Funktion

Tatsächliche Abläufe und Funktion

Beispiel:

Eine schweizerische Maschinenfabrik (Befrachter) verkauft einem indischen Kunden (Empfänger) eine Maschine. Diese wird nach Genua transportiert und dort von der durch die Maschinenfabrik beauftragten Firma (Ablader) nach Mumbai verschifft. Der Seefrachtführer des Schiffs stellt bei Empfang der Maschine an Bord ein Konnossement aus und übergibt es dem Ablader. Dieser sendet es per Flugpost dem indischen Kunden der Maschinenfabrik. Der Empfänger kann aufgrund der Urkunde, vom Seefrachtführer die Herausgabe der Maschine verlangen.

Als Seefrachtführer wird im Seefrachtgeschäft bezeichnet, wer in eigenem Namen die Beförderung von Gütern zur See ausführt.

Der Befrachter ist der Vertragspartner des Seefrachtführers im Seefrachtvertrag. Ablader ist, wer die Güter dem Seefrachtführer tatsächlich übergibt und dafür einen Anspruch auf Ausstellung des Konnossements erhält.

Dem Empfänger sind die Güter am Bestimmungsort gegen Vorweisung des Konnossements auszuliefern.

Den Ausdruck "Befrachter" verwendet das SSG im Zusammenhang mit dem Seefrachtvertrag nicht. In Art. 101 Abs. 1 SSG wird der Ablader als Vertragspartei des Seefrachtführers bezeichnet, in Art. 113 Abs. 1 SSG wird der Anspruch des Abladers gegen den Seefrachtführer auf Ausstellung eines Konnossements statuiert.

Konnossement als Traditionspapier häufig als Dokument zur Erfüllung von Akkreditivvereinbarungen verwendet

Beispiel zum Akkreditiv:

Die Maschinenfabrik und der indische Kunde aus dem vorangehenden Beispiel verhandeln miteinander über Art und Umfang der Lieferung. Gleichzeitig einigen sie sich über die Bedingungen für ein vom Importeur (Akkreditivsteller) zugunsten des Exporteurs (Akkreditivbegünstigter) nach Vertragsschluss bei einer Bank (im Lande des Importeurs) zu eröffnendes Akkreditiv zur Zahlungssicherung. Die Maschinenfabrik versendet vertragsgemäss den Kaufgegenstand, reicht die in den Akkreditivbedingungen vereinbarten Dokumente (zum Beispiel Konnossement, Transportversicherungspolice etc.) bei der Bank ein und erhält von dieser Zug um Zug den bereitgestellten Kaufpreis für die Maschine.

3. Begriff und Arten

3.1. Legaldefinition

Art. 112 SSG enthält folgende Legaldefinition: "Das Konnossement ist eine Urkunde, in welcher der Seefrachtführer anerkennt, bestimmte Güter an Bord seines Seeschiffes empfangen zu haben, und sich gleichzeitig verpflichtet, diese Güter an den vereinbarten Bestimmungsort zu befördern und daselbst dem berechtigten Inhaber der Urkunde auszuliefern" (Konnossement von lateinisch cognoscere = anerkennen).

3.2. Konnossementsformen

3.2.1. Bordkonnossement

Bordkonnossement = Abladekonnossement, on board bill of lading

Bordkonnossement enthält Bekenntnis des Seefrachtführers Güter an Bord zu nehmen; in der Regel durch Kapitän unterzeichnet (Art. 113 Abs. 1 SSG)

Aushändigung des Bordkonnossements an Ablader, d.h. demjenigen, der Güter zur Übernahme an Bord liefert, nicht dem Befrachter

3.2.2. Übernahmekonnossement

Übernahmekonnossement = Empfangskonnossement, received bill of lading

Ein Konnossement kann auch über Güter ausgestellt werden, die zur Beförderung übernommen, aber noch nicht an Bord verbracht worden sind (Übernahmekonnossement; Art. 113 Abs. 2 SSG).

Bedingung für Ausstellung eines solchen Wertpapiers:

- Seefrachtführer hat mittelbaren oder unmittelbaren Besitz an den Gütern
 - z.B. in eigenem Kaischuppen oder durch für ihn tätigen Lagerhalter

Nach Verladung der Ware an Bord wird Übernahmekonnossement gegen Ausstellung eines entsprechenden Bordkonnossements zurückgegeben

Übernahmekonnossement kann aber auch durch entsprechenden Vermerk, wann und an Bord welches Schiffes die Güter übernommen worden sind, dem Bordkonnossement gleichgestellt werden (z.B. "goods actually on board").

3.2.3. Durchkonnossement

Durchkonnossement = through bill of lading

Ein Konnossement kann ebenfalls für die Beförderung von Gütern durch mehrere aufeinanderfolgende Seefrachtführer sowie für die Beförderung über Meer, verbunden mit einer Beförderung zu Land, auf Binnengewässern oder in der Luft, ausgestellt werden (Durchkonnossement; Art. 113 Abs. 3 SSG).

Wachsende Bedeutung der kombinierten Beförderung seit den Sechzigerjahren aufgrund Entwicklung neuer Transporttechniken mit erhöhter Umschlagskapazität

Container als normiertes Transportbehältnis schützt durch stabile Beschaffenheit zu transportierende Güter wirksam vor Beschädigung

Durchkonnossement wird bei sukzessiver Beförderung (mindestens zwei Transportmittel gleicher Beförderungsart) und bei gemischter Beförderung (mindestens zwei Transportmittel verschiedener Beförderungsart) von Gütern verwendet

4. Rechtsnatur und Inhalt

4.1. Konnossement als Warenpapier

Seefrachtführer verpflichtet sich, die Güter dem berechtigten Inhaber der Urkunde auszuliefern (Art. 112 SSG).

Damit statuiert Gesetz die untrennbare Verknüpfung von Recht und Papier - die Wertpapierklausel.

4.2. Inhalt des Konnossements

Das Konnossement enthält die Bedingungen, unter denen die Annahme, Beförderung und Auslieferung der Güter erfolgt (Art. 114 Abs. 1 SSG).

4.2.1. Notwendiger Inhalt des Konnossements

Wertpapierrechtliche Elemente

- Aus Konnossement muss eindeutig hervorgehen, dass Auslieferung der Güter nur an berechtigten Vorweiser der Urkunde erfolgt (mindestens einfache Wertpapierklausel).
 - Unterzeichnung des Konnossements durch Seefrachtführer
 - Angabe von Namen und Wohnsitz des Seefrachtführers
 - Konnossement wird in aller Regel mehrfach durch gleich lautende Exemplare mit gleicher rechtlichen Wirkung ausgestellt: Originalausfertigungen (Art. 114 Abs. 2 SSG [lit. h])
 - Bei Ordre- und Namenskonnossementen: Erster Nehmer des Konnossements muss aus Urkunde hervorgehen
-

4.2.1.2. Warentechnische Elemente

Konnossement muss Bekenntnis des Seefrachtführers enthalten, bestimmte Güter empfangen zu haben.

4.2.1.3. Frachtvertragliche Elemente

- Nennung des Seeschiffs auf Konnossement
- Aus Konnossement muss hervorgehen, dass Seefrachtführer Verpflichtung eingegangen ist, übernommene Güter über See zu transportieren.
- Erfüllungsort der Auslieferungspflicht

4.2.2. Bedingt notwendiger Inhalt

4.2.2.1. Warentechnische Elemente

- Konnossement kann mehr als nur notwendige Angaben zu Gütern enthalten.
- Innerhalb gesetzlicher Schranken ist Seefrachtführer berechtigt, durch Anbringen sogenannter Freizeichnungs- bzw. Unbekanntklauseln seine Haftung für Richtigkeit der Warenbeschreibung im Konnossement zu beschränken.

4.2.2.2. Frachtvertragliche Elemente

- Konnossement soll "Bestimmung über die Fracht" enthalten (Art. 114 Abs. 2 SSG [lit. f]). Mit dieser Formulierung fasst Gesetzgeber insb. Angaben bezüglich Höhe und Berechnungsweise der Frachtkosten zusammen.
 - Wer die Auslieferung der Güter verlangt, wird Schuldner der Frachtkosten und der übrigen auf den Gütern haftenden Forderung (Art. 110 Abs. 1 SSG).
 - Für die im Ladehafen entstandenen Liegegelder und sonstigen Ansprüche haftet der Frachtschuldner jedoch nur, wenn diese im Konnossement verzeichnet sind oder wenn ihm nachgewiesen werden kann, dass er anderweitig von diesen Forderungen Kenntnis erworben hat (Art. 110 Abs. 2 SSG). Daher kann der Seefrachtführer auch nur dann das Retentionsrecht für seine Forderung geltend machen.
-

5. Ausstellung und Begebung

Ausstellung und Begebung

Durch Ausstellung und Begebung des Konnossements wird die bereits bestehende vertragliche Auslieferungspflicht wertpapierrechtlich verbrieft.

6. Geltendmachung des verbrieften Anspruchs

6.1. Vorweisung der Urkunde

Zur Geltendmachung des verbrieften Auslieferungsanspruchs bedarf es der Vorweisung der Urkunde durch den nach wertpapierrechtlichen Grundsätzen berechtigten Inhaber.

Ein Konnossement wird in aller Regel in einer Anzahl gleichlautender Exemplare ausgestellt.

Dafür gibt es zwei praktische Gründe:

- Einzelne Ausfertigungen können gleichzeitig zu verschiedenen Zwecken verwendet werden (Bank, Pfand, Zirkulation, Verzollung etc.)
- Möglichkeit, die einzelnen Exemplare auf verschiedenen Wegen dem Empfänger zukommen zu lassen, um das Verlustrisiko zu mindern (Flugpost, Bahnpost etc.)

Gesetz bezeichnet sämtliche Exemplare als Originalausfertigungen (Art. 114 Abs. 2 SSG).

Alle diese Ausfertigungen besitzen Warenpapierqualität (Art. 116 Abs. 1 SSG).

Die Güter sind am Bestimmungsort gegen die zuerst vorgewiesene Originalausfertigung auszuliefern, wodurch die übrigen Ausfertigungen ihre Wirkung verlieren (Art. 116 Abs. 2 SSG [Satz 1]).

Diesem Umstand wird in Art. 20 lit. a Abs. iv ERA 600 (ICC Einheitliche Richtlinien und Gebräuche für Dokumenten-Akkreditive) Rechnung getragen durch die Bestimmung, dass die Bank, sofern im Akkreditiv nichts anderes vereinbart worden ist, nur Zahlung leistet, wenn sämtliche Ausfertigungen des Konnossements (sog. "full set") eingereicht werden.

Werden mehrere Originalausfertigungen gleichzeitig von verschiedenen Konnossementsinhabern vorgewiesen, sind die Güter vom Kapitän bei der zuständigen

Behörde oder bei einem Dritten zuhanden des Berechtigten zu hinterlegen (Art. 116 Abs. 2 SSG [Satz 2]).

6.2. Konnossementsgarantie und Empfängerrevers

Treffen die Güter im Bestimmungshafen zu einem Zeitpunkt ein, in dem sich das Konnossement noch nicht im Besitz des Empfängers befindet (beispielsweise wegen Verzögerungen bei Post, weil sie verloren gingen oder gestohlen wurden), so fehlt diesem angesichts der Wertpapiernatur der Urkunde eine entscheidende Voraussetzung zur Durchsetzung seines Auslieferungsanspruchs: Das Recht kann ohne die Urkunde nicht geltend gemacht werden.

Der Seefrachtführer ist dann verpflichtet, nach Art. 87 Abs. 1 SSG i.V.m. Art. 444 OR (Hinterlegung der Güter) oder Art. 445 OR (unter bestimmten Voraussetzungen Verkauf der Güter) und Art. 446 OR (Wahrung der Interessen des Wareneigentümers) vorzugehen.

Um diesen Folgen eines Konnossementsverlust zu entgehen, wird in der Praxis dem Seefrachtführer vom Empfänger meist ein "Empfängerrevers" (Garantiebrief; letter of indemnity) angeboten.

Im Reversvertrag verpflichtet sich der Empfänger, den Seefrachtführer hinsichtlich aller infolge Auslieferung ohne Konnossement möglicherweise entstehenden Ansprüche finanziell schadlos zu halten und das Konnossement baldmöglichst nachzuliefern.

I.d.R. wird sich der Seefrachtführer nicht mit blossem Revers des Empfängers begnügen, sondern zur Sicherung des Leistungsversprechens eine Konnossementsgarantie verlangen (Versprechen einer Bank, dafür einzustehen, dass der Empfänger leisten werde = Bankgarantie, vgl. Art. 111 OR).

6.3. Einredeordnung

6.3.1. Grundsatz der Selbständigkeit des Konnossements

Für das Rechtsverhältnis zwischen Seefrachtführer und Empfänger der Güter ist nur das Konnossement massgebend (Art. 115 Abs. 1 SSG).

Der im Konnossement verbriefte Anspruch ist in seinem Inhalt, Umfang und Bestand vom konkreten Frachtvertrag unabhängig. Das gilt bezüglich:

- Inhalt des Frachtvertrags: Empfänger braucht sich keine frachtvertraglichen Abreden entgegenhalten zu lassen, falls diese nicht ausdrücklich ins Konnossement aufgenommen worden sind
- Abschluss und Wirksamkeit des Frachtvertrags: Dessen Fehlen oder Nichtigkeit lassen den Bestand des Konnossements grundsätzlich unberührt.

In der Praxis werden häufig eine Vielzahl von Bestimmungen aus dem Frachtvertrag wörtlich oder durch Verweis ins Konnossement aufgenommen. Die entsprechenden Einreden können ohne Beschränkung geltend gemacht werden. Damit wird die Bedeutung der Selbständigkeit des Konnossements relativiert.

6.3.2. Haftung des Seefrachtführers für die Güterbeschreibung

Stimmt Beschreibung der Güter im Konnossement nicht mit den tatsächlich übernommenen bzw. dem Empfänger zu übergebenden Gütern überein, stellt sich die Frage, wer für diese Divergenz einzustehen hat.

Beispiel:

Die äusserliche Verfassung und Beschaffenheit der Güter wird im Konnossement als "einwandfrei" bezeichnet. Bei der Übergabe an den Empfänger stellt sich heraus, dass zwei der zwölf Kisten beschädigt sind.

-

Das Konnossement begründet eine (widerlegbare) Beweisvermutung, dass der Seefrachtführer die Güter entsprechend ihrer Beschreibung in der Urkunde übernommen habe (Art. 115 Abs. 1 SSG). Der Gegenbeweis ist nicht zulässig, wenn das Konnossement an einen gutgläubigen Dritten übertragen wurde (Art. 1 Ziff. 1 HV i.V.m. Art. 3 § 4 HR; Art. 115 Abs. 1 SSG [Satz 2]).

Der Seefrachtführer haftet also jedem gutgläubigen Erwerber für die Erwartungen, die er als Aussteller des Konnossements durch die Beschreibung der Güter beim Erwerber des Konnossements geschaffen hat. Ein Verschulden des Seefrachtführers ist nicht Haftungsvoraussetzung.

Grundlage für die Beschreibung der Güter im Konnossement sind die Angaben, die der Ablader dem Seefrachtführer schriftlich vor Beginn des Einladens zu übergeben hat (vgl. Art. 114 Abs. 2 SSG [lit. e]).

Der Ablader haftet dem Seefrachtführer für den Schaden, der aus seinen unrichtigen Angaben über die Güter entstanden ist, auch wenn ihn kein Verschulden trifft (Art. 106 Abs. 2 SSG).

Voraussetzung für Haftung des Seefrachtführers entfällt, wenn im Konnossement entsprechende Vorbehalte bezüglich der Beschreibung der Güter enthalten sind (Unbekanntklauseln, Freizeichnungsklausel).

Im SSG ausdrücklich vorgesehen ist die Berechtigung des Seefrachtführers, die Angaben betreffend Mass, Zahl oder Gewicht mit einem Vorbehalt zu versehen oder sie ganz wegzulassen, wenn er Grund zur Annahme hat, dass die Angaben des Abladers ungenau sind, oder wenn er keine ausreichende Gelegenheit hatte, diese Angaben nachzuprüfen (vgl. Art. 115 Abs. 3 SSG und Art. 114 Abs. 3 SSG [lit. b]).

Beispiel:

Dem Seefrachtführer wird eine Kiste zum Transport übergeben, die nach Angaben des Abladers Maschinenteile enthalten soll. Der Seefrachtführer nimmt, weil er den Inhalt der Kiste nicht erkennen kann, folgende Beschreibung ins Konnossement auf: "Wooden case XR 2, said to contain machineparts".

Dem Gesagten sind zwei Ergänzungen anzufügen:

- Laut Art. 27 ERA nehmen Banken Verladedokumente nicht an, die Angaben enthalten, welche auf den mangelhaften Zustand von Ware oder Verpackung hinweisen, sofern im Akkreditiv nicht ausdrücklich die Klauseln oder Vermerke bezeichnet sind, die angenommen werden dürfen. Der Ablader wird deshalb

versuchen, das Konnossement in jedem Fall - also auch wenn kleinere Mängel feststellbar sind (Schäden an der Verpackung etc.) - "rein" zu halten (sogenannte „clean bill of lading“). In der Praxis kommt deshalb der Seefrachtführer dem Verlangen des Abladers, ein vorbehaltloses Konnossement auszustellen, nur gegen Zeichnung eines Revers nach (sog. Abladerevers).

- Der Seefrachtführer kann dem Herausgabeanspruch des Empfängers einredeweise sein Retentionsrecht an der Ware entgegenhalten, um sich für die Frachtkosten (evtl. auch Zölle etc.) bezahlt zu machen.
 - Voraussetzung: Für Empfänger muss aus Urkunde ersichtlich sein, dass er Frachtkosten zu bezahlen hat.

7. Rechtsprechung
