

## A. Konnossemente als wesentliches Funktionselement des Welthandels

Trotz oder gerade wegen seiner Jahrhunderte alten Geschichte<sup>1</sup> ist das Konnossement nach wie vor das wichtigste Dokument des Güterverkehrs.<sup>2</sup> Noch immer werden für den überwiegenden Teil der Ladungstransporte per Schiff Konnossemente ausgestellt. Der damit verbundene zeitliche, organisatorische und finanzielle Aufwand ist für alle Beteiligten enorm. Nach Schätzung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) entfallen ca. 5–10 % der gesamten Transportkosten auf die Dokumentation.<sup>3</sup> Nach wie vor ist es notwendig, dass das papierne Konnossement durch die Hände der Beteiligten gereicht wird. Noch bevor es seine Wirksamkeit entfaltet, wird das Konnossement bzw. seine vorläufige Fassung sowohl im Hafen des Absenders, als auch im Empfangshafen auf seine Richtigkeit hin überprüft. Das verursacht immense Kosten. Vor dem Hintergrund des in der Transportbranche ubiquitären Kosten- und Zeitdrucks ist die Suche nach dem geeigneten digitalen Funktionsäquivalent daher von enormer Relevanz. Die Digitalisierung des Konnossements ermöglicht es den Akteuren des internationalen Transportgeschäfts, die Ausstellung, Überprüfung und den Handel des Konnossements vollautomatisch per Knopfdruck in Sekundenschnelle abzuwickeln.

Wie sehr die gesamte Branche auf rechtssichere Lösungen angewiesen ist, lässt sich anhand eines der jüngeren Urteile des OLG Hamburg eindrucksvoll nachvollziehen.<sup>4</sup> Das OLG Hamburg hatte über folgenden Sachverhalt zu entscheiden: Der Betreiber eines Terminals im Hafen Rotterdam lieferte Container im Rahmen eines PIN Code Systems nur unter Verwendung von PIN aus. Auf die Vorlage eines Konnossements wurde verzichtet. Die PIN wurden jedoch von einer dritten Partei entwendet, mit dem diese insgesamt 13 Container am Terminal auslösen und abholen konnte. Die Geschädigte suchte nun im Verfahren Ersatz für die

---

<sup>1</sup> Das Konnossement stammt wohl noch aus der Zeit der mittelalterlichen Schiffschreiber: *Wüstendörfer*, *Neuzeitliches Seerecht*, 1947, S. 282.

<sup>2</sup> *Herber*, in: *MüKo HGB*, § 513, Rn. 1.

<sup>3</sup> *BMVI*, *Grundgutachten zu Blockchain in Mobilität und Logistik*, 2019, S. 153.

<sup>4</sup> OLG Hamburg, *Urt. v. 4.5.2017 – 6 U 113/16, RdTW 2018, 21.*

Ware in den verlorengegangenen Containern zu erlangen. Die Beklagte versuchte sich mit der Behauptung zu exkulpieren, dass die Ablieferung der Container bereits mit Übersendung der PIN an die Geschädigte erfolgt sei. Mit diesem Argument konnte sie jedoch nicht durchdringen. Das Gericht verurteilte die Beklagte zur Zahlung des Schadensersatzes nach § 498 Abs. 1 HGB. Die Ablieferung des Gutes erfordert die Besitzaufgabe beim Verfrachter und die Möglichkeit der Besitzerlangung aufseiten des Befrachters. Durch die Übersendung der PIN wird gerade kein Besitz übertragen, zumal sich das Gut zum Zeitpunkt der Versendung noch an Bord des Schiffs befand. Die Parteien haben sich wirkungslos auf das PIN-basierte Freigabeverfahren geeinigt, um die Abfertigung des Gutes erheblich zu beschleunigen und nicht auf die papiergebundene Vorlage des Konnossements angewiesen zu sein. Das Urteil zeigt, dass eine solche Vorgehensweise mit erheblichen Risiken verbunden ist. Hätten die Parteien ein elektronisches Konnossement eingesetzt, das über einen sicheren Übertragungsweg versendet wird, wären ihnen die genannten Probleme erspart geblieben.

Der deutsche Gesetzgeber hat erkannt, dass ein großes Bedürfnis für elektronische Transportdokumente herrscht und entsprechend gehandelt. Mit dem *Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts* (SRG) aus dem Jahr 2013 wurde der gesamte seehandelsrechtliche Regelungskomplex des HGB vollständig umgearbeitet und ein neuer § 516 Abs. 2 HGB eingefügt. Dieser stellt dem papiergebundenen Konnossement die elektronische Aufzeichnung als funktionales Äquivalent gleich.<sup>5</sup> Trotz dieser Öffnungsklausel ist eine tragfähige Lösung zur Digitalisierung des Konnossements noch nicht gefunden worden. Es ist daher notwendig, die juristischen Anforderungen an ein elektronisches Konnossement und damit auch an alle sonstigen elektronischen Traditionspapiere zu formulieren.

Aufgrund ihrer verteilten Struktur könnte die Blockchain das geeignete technische Mittel zur Digitalisierung des Konnossements darstellen. Einen Hinweis darauf findet sich schon in der Kommentierung zu den Rotterdam Regeln:<sup>6</sup> „One conceivable model, for instance, might rely on a technical device that would ensure the uniqueness of an electronic record so as to allow the record itself to be ‚passed‘ down a *negotiation chain*.“<sup>7</sup>

Die Herausforderung besteht darin, das Spannungsverhältnis zwischen rechtlichen Anforderungen, tatsächlichen Funktionen und technischer Umsetzung des digitalen Konnossements aufzulösen. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist die

<sup>5</sup> Weitere Öffnungsklauseln für digitale Traditionspapiere finden sich für den Lagerschein in § 443 Abs. 3 HGB und für den Ladeschein in § 474c Abs. 4 HGB.

<sup>6</sup> Der volle Titel der Rotterdam Regeln lautet: Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See.

<sup>7</sup> *Estrella-Faria*, in: Ziegler/Schelin/Zunarelli, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 63.

Beantwortung der Frage, ob die Blockchain-Technologie tatsächlich das geeignete Mittel zur Digitalisierung des Konnossements darstellt.

Um verstehen zu können, weshalb die Suche nach dem digitalen Äquivalent auch Jahre nach der Einführung des neuen § 516 HGB nicht abgeschlossen ist, werden zunächst der Ablauf des Seefrachtgeschäfts und die damit verbundenen Funktionen des Konnossements vorgestellt. Sodann wird auf die einzelnen Beteiligten und deren teilweise entgegengesetzten Interessenlagen am Konnossement eingegangen, welche den Umgang mit dem Konnossement in der Praxis erheblich beeinflussen. Es folgt sodann die Beschreibung der Blockchain-Technologie. Im Anschluss daran wird § 516 Abs. 2 HGB unter Anwendung der juristischen Auslegungsmethoden analysiert. Hieraus werden die Erkenntnisse gewonnen, die für die Umsetzung des elektronischen Konnossements notwendig sind. Die Konsequenzen der Auslegung auf das gesamte Recht der Konnossemente werden im weiteren Abschnitt beleuchtet. Den wesentlichen Teil der Untersuchung bildet dann im Anschluss die Umsetzung der Anforderungen der Funktionsäquivalenz elektronischer Konnossemente aus § 516 Abs. 2 HGB durch ein blockchainbasiertes System.

## B. Papierbasierte Konnossemente

Das (papierbasierte) Konnossement dient den Beteiligten des Seehandels zur Abwicklung des Transports und zur Exportfinanzierung. Daher müssen zunächst der Inhalt und Ablauf des Seefrachtgeschäfts sowie dessen Akteure vorgestellt werden, bevor auf die Funktionen des Konnossements eingegangen werden kann. Sodann wird dargelegt, woran die bisherigen Bemühungen, das Konnossement zu digitalisieren, gescheitert sind.

### I. Inhalt und Ablauf des Seefrachtgeschäfts

Inhalt eines jeden Frachtgeschäfts ist der Transport von Ware bzw. Personen mittels eines geeigneten Transportmittels von einem Ort zum nächsten. Das Seefrachtgeschäft zeichnet sich dadurch aus, dass die Ware per Schiff über Wasser transportiert werden muss. Ein Schiff ist jedes schwimmfähige, mit einem Hohlraum versehene Fahrzeug von nicht ganz unbedeutender Größe, dessen Zweck die Beförderung von Gütern auf Wasser ist.<sup>1</sup> Betrieben wird das Schiff entweder von einem Reeder i. S. d. § 476 HGB, der zugleich auch Eigentümer des Schiffes ist oder vom Ausrüster i. S. d. § 477 HGB, der kein Eigentum am Schiff hat.

Jeder Güter- oder Personentransport setzt das Vorliegen eines Frachtvertrags voraus. Als Blaupause für alle anderen Arten von Seefrachtverträgen dient der Stückgutfrachtvertrag aus §§ 481 ff. HGB.<sup>2</sup> Anhand des Stückgutfrachtvertrags können die wesentlichen Beteiligten des Seefrachtvertrags dargestellt werden. Durch den Stückgutfrachtvertrag wird gem. § 481 Abs. 1 HGB der Verfrachter verpflichtet, das Gut mit dem Schiff über See zu transportieren und am Bestimmungsort dem Empfänger zu übergeben. Geschuldet ist der Transporterfolg. Daher finden in Ergänzung zu den §§ 481 ff. HGB die Regelungen des Werkvertrags Anwendung.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> BGH, Urt. v. 14.12.1951 – I ZR 84/51, NJW 1952, 113.

<sup>2</sup> Pötschke, in: MüKo HGB, Vor. § 481, Rn. 2.

<sup>3</sup> Ebenda, Rn. 5.

Der Verfrachter schuldet den Transport der Ware. Dabei muss es sich nicht notwendigerweise um den Reeder oder Ausrüster des Schiffes handeln.<sup>4</sup> Er kann Dritte beauftragen, den tatsächlichen Transport durchzuführen. Diese handeln dann als ausführende Verfrachter i. S. d. § 509 HGB.

Der Befrachter hat gem. § 481 Abs. 2 HGB die vereinbarte Fracht, d. h. den Preis für den Transport zu bezahlen. Somit ergibt sich grundsätzlich ein Drei-Personen-Verhältnis zwischen Befrachter, Verfrachter und Empfänger. Befrachter und Verfrachter schließen gemeinsam einen Seefrachtvertrag zugunsten des Empfängers ab. Dabei handelt es sich um einen echten Vertrag zugunsten Dritter gem. § 328 BGB.

In den allermeisten Fällen sind jedoch wesentlich mehr als nur drei Personen am Seefrachtvertrag beteiligt. Häufig erfolgen Abschluss und Ausführung des Vertrags unter Einschaltung von Mittelspersonen, wie Unterfrachtführern, Schiffsmaklern oder Spediteuren.<sup>5</sup> Diese bieten ihren Kunden die Organisation des gesamten Transports an. Dies kann zur Folge haben, dass derjenige, der den Seefrachtvertrag mit dem Absender der Ware schließt, den Transport selbst vornimmt.

Daneben kennt das deutsche Seehandelsrecht auch die Person des Abladers. Der Grund für die Rechtsfigur des Abladers liegt im FOB-Verkauf.<sup>6</sup> Beim FOB-Kauf schließt der Käufer den zum Transport der Ware erforderlichen Seefrachtvertrag ab und wird dadurch zum Befrachter.<sup>7</sup> Der Verkäufer muss jedoch dafür sorgen, dass der Verkäufer alle erforderlichen Transportdokumente erhält, damit die Zahlung des Kaufpreises ausgeführt werden kann.<sup>8</sup> Vor der Reform des Seehandelsrechts war Ablader diejenige Person, die dem Befrachter die Güter zur Beförderung übergibt.<sup>9</sup> Es kam somit allein auf die tatsächlichen Umstände der Abladung an.<sup>10</sup> Mit der Einführung des neuen § 513 Abs. 2 S. 1 HGB wurde der Begriff des Abladers legal definiert. Ablader ist nunmehr derjenige, der das Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergibt und vom Befrachter als Ablader im Konnossement benannt ist. Neben dem tatsächlichen Umstand der Abladung kommt es zusätzlich noch auf die formelle Stellung des Abladers im Konnossement an. Abladung meint die Übergabe bzw. die Besitzverschaffung am Gut zugunsten des Verfrachters.<sup>11</sup> In der Literatur wird die Legaldefinition des Abladers

<sup>4</sup> Wie Fn. 2, Rn. 6.

<sup>5</sup> Vertiefend hierzu *Herber*, Seehandelsrecht, S. 237 ff.

<sup>6</sup> Regierungsentwurf zum SRG, BT-Drs. 17/10309, S. 90.

<sup>7</sup> Ebenda.

<sup>8</sup> *Rabe*, in: *Rabe/Bahnsen*, § 513, Rn. 6; *Ramming*, RdTW 2013, S. 464 (468).

<sup>9</sup> OLG Hamburg, Urt. v. 16.8.2013 – 6 U 44/12, RdTW 2014, 281 (283); *Ramming*, RdTW 2013, S. 464 (465 m.w.N).

<sup>10</sup> OLG Hamburg, Urt. v. 16.8.2013 – 6 U 44/12, RdTW 2014, 281 (283).

<sup>11</sup> *Ramming*, RdTW 2013, S. 464 (465).

kritisch betrachtet<sup>12</sup> und teilweise sogar ganz abgelehnt.<sup>13</sup> Als Begründung wird angeführt, dass die Praxis der Rechtsfigur des Betrachters keinesfalls Beachtung schenkt. So hat beispielsweise das Kaiumschlagsunternehmen überhaupt kein Interesse daran, in den Konnossementsprozess unmittelbar eingebunden zu werden<sup>14</sup> und damit im schlechtesten Fall sogar eigenen Haftungsrisiken ausgesetzt zu sein. Vielmehr würden eigene Wege entwickelt, dafür zu sorgen, dass der FOB-Verkäufer zu seinen Rechten bzw. dem Konnossement gelangt.<sup>15</sup>

Ablader im Rechtssinne treten nur im Zusammenhang mit Konnossementen in Erscheinung.<sup>16</sup> Übergibt eine Person die Ladung an den Verfrachter, die nicht im Konnossement als Ablader benannt wurde, handelt es sich bei dieser Person nicht um den Ablader im Rechtssinne.<sup>17</sup> Fehlt es an der Angabe des Abladers im Konnossement oder lädt eine andere, nicht benannte Person die Ladung ab, ist gem. § 513 Abs. 2 HGB der Befrachter als Ablader anzusehen. Der Ablader kann gem. § 513 Abs. 1 HGB die Ausstellung des Konnossements vom Verfrachter verlangen.

## II. Überseekauf als Grundlage des Seetransports

In den meisten Fällen geht dem Transport noch eine weitere rechtliche Beziehung voraus, die von den oben genannten klar zu trennen ist, der Überseekauf. Zumeist wird Ware über See transportiert, da sie zuvor verkauft wurde und Käufer und Verkäufer sich an zwei verschiedenen Orten aufhalten. Je nachdem, wie die Parteien des Kaufvertrags den Versand der Ware organisiert haben, hat entweder der Verkäufer oder der Käufer den Transport zu besorgen. Oftmals verwenden die Parteien die Handelsklauseln INCOTERMS, um den Übergang der Preis- und Transportgefahr sowie die Kosten für Transport und Versicherung zu regeln.

Nicht notwendigerweise ist der Verkäufer der Ware auch Befrachter oder Ablader unter dem eigentlichen Transportvertrag. Genauso wenig muss es sich bei dem Käufer der Ware auch gleichzeitig um den Empfänger unter dem Transportvertrag handeln. Werden Mittelspersonen, wie Spediteure, Unterfrachtführer

---

<sup>12</sup> Nach Ansicht *Rabes* erschwert die Einführung der Rechtsfigur des Abladers die Abwicklung des Konnossements in der Praxis erheblich, da sie im Widerspruch zu den bisherigen Gepflogenheiten stünde: *Rabe, Rabe/Bahnsen*, § 513, Rn. 9; *Ramming* bezeichnet die Rechtsfigur des Abladers sogar als „fragwürdig“: *Ramming*, RdTW 2013, S. 464 (478)

<sup>13</sup> *Paschke*, in: Oetker HGB, § 513, Rn. 4 bezieht sich in seiner ablehnenden Haltung noch auf das Urteil des OLG Hamburg v. 16.8.2013 – 6 U 44/12, das jedoch noch zum alten Recht ergangen ist.

<sup>14</sup> *Rabe*, in: *Rabe/Bahnsen*, § 513, Rn. 25.

<sup>15</sup> *Ramming*, RdTW 2013, S. 464 (478).

<sup>16</sup> *Ramming/Paschke*, RdTW 2013, S. 1 (6).

<sup>17</sup> *Herber*, Seehandelsrecht, S. 242.

o. Ä. eingeschaltet, können diese die genannten Funktionen einnehmen. Obwohl sich die Verträge gegenseitig bedingen und sogar logisch voraussetzen, müssen sie gesondert betrachtet werden.<sup>18</sup>

### III. Konnossemente i. S. d. §§ 513 ff. HGB

Vor der Reform des deutschen Seehandelsrechts im Jahre 2013<sup>19</sup> fanden sich die Regelungen über das Konnossement in den §§ 642 ff. HGB a. F. Nunmehr wird das Konnossement durch die §§ 513 ff. HGB geregelt. Eine vollumfassende Legaldefinition findet sich weder in der alten noch in der neuen Gesetzesfassung. Anhand der Funktionen des Konnossements kann aber dennoch eine grobe Definition aufgestellt werden. Bei dem Konnossement handelt es sich um „eine einseitig vom Verfrachter dem Ablader auf dessen Verlangen ausgestellte Urkunde, in welcher der Verfrachter dem aus ihr Legitimierten wertpapiermäßig einen selbstständigen schuldrechtlichen Anspruch auf Auslieferung des Gutes im Bestimmungshafen gewährt.“<sup>20</sup>

#### 1. Inhalt des Konnossements

Der Inhalt des Konnossements richtet sich nach § 515 HGB. Nicht jeder der in § 515 Abs. 1 HGB aufgelisteten Angaben ist verpflichtend, sodass das Fehlen einzelner Angaben nicht automatisch zur Unwirksamkeit des Konnossements führt.<sup>21</sup> Es muss jedoch zumindest erkennbar sein, dass die Auslieferung der Güter nur gegen Vorlage des Konnossements durch den legitimierten Inhaber erfolgen darf, da es sich ansonsten lediglich um eine Empfangsbestätigung ohne Wertpapiercharakter handeln würde.<sup>22</sup>

#### 2. Funktionen des Konnossements

Das Konnossement erfüllt im internationalen (See-)Frachtgeschäft mehrere Funktionen. Zum einen *beweist* es, dass das Gut in der beschriebenen Form durch den Verfrachter übernommen wurde. Zum anderen *verbrieft* es die Verpflichtung, das Gut zum Bestimmungsort zu liefern und an den Konnossements-

<sup>18</sup> Saive, TranspR 2018, S. 42 (42).

<sup>19</sup> Gesetz zur Reform des Seehandelsrecht (SRG) vom 20.4.2013 (BGBl I S. 831), in Kraft getreten am 25.4.2013.

<sup>20</sup> Abraham, Das Seerecht, 1974, § 21, S. 165.

<sup>21</sup> Regierungsentwurf zum SRG, BT-Drs. 17/10309, S. 91.

<sup>22</sup> Herber, Seehandelsrecht, 2016, S. 996.

berechtigten abzuliefern. Darüber hinaus kann im Falle der Übereignung des im Konnossement genannten Gutes die Übergabe des Gutes durch die Übergabe des Konnossements ersetzt werden (*Traditionsfunktion*). Im Rahmen des Übersee-kaufs dient das Konnossement außerdem als Grundlage für das *Akkreditivgeschäft* zwischen den Banken des Käufers und Verkäufers. Der folgende Abschnitt dient dazu, die einzelnen Funktionen näher zu beleuchten und die Wirkung des Konnossements zu erklären.

#### a) Beweisfunktion

Die Beweisfunktion des Konnossements wird durch § 517 HGB zusammengefasst.<sup>23</sup> Das Konnossement begründet gem. § 517 Abs. 1 HGB die Vermutung, dass der Verfrachter das Gut übernommen hat.<sup>24</sup> Ferner bezieht sich die Vermutung gem. § 517 Abs. 1 S. 1 HGB auf die nach § 515 Abs. 1 Nr. 7 und 8 HGB beschriebene Art und Verfassung des Gutes. Jedoch begründet es für den Fall, dass *geschlossene Lademittel*, bspw. Container, wohl aber auch Paletten, Kisten oder Säcke,<sup>25</sup> verwendet werden, nur dann die Vermutung nach § 515 Abs. 1 S. 1 HGB, wenn der Inhalt des geschlossenen Lademittels zuvor vom Verfrachter überprüft wurde und ein entsprechender Vermerk in das Konnossement aufgenommen wurde. Fehlt dieser Vermerk, gilt gem. § 517 Abs. S. 3 HGB die Vermutung, dass der Verfrachter das Gut in äußerlich erkennbar guter Verfassung übernommen hat. Zudem gilt die Vermutung auch dann nicht, wenn gem. § 517 Abs. 2 HGB ein Vorbehalt über die Beschaffenheit des Gutes in das Konnossement eingetragen wurde.

Das deutsche Recht kennt keine der anglo-amerikanischen Rechtsauffassung entsprechende Beweisfunktion über den Inhalt des Frachtvertrags.<sup>26</sup> Es kann jedoch grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass die Bedingungen des zugrundeliegenden Frachtvertrags identisch mit denen sind, die in dem Konnossement enthalten sind.<sup>27</sup>

#### b) Sperrfunktion gem. § 519 S. 1 HGB

Die Grundlage des Konnossements bildet der Seefrachtvertrag<sup>28</sup> über das Gut. Hierin verpflichtet sich der Verfrachter gegenüber dem Befrachter, das Gut zu laden und zum Empfangsort zu verbringen. Als Gegenleistung zahlt der Befrach-

---

<sup>23</sup> Regierungsentwurf zum SRG, BT-Drs. 17/10309, S. 93.

<sup>24</sup> Herber, in: MüKo HGB, § 517, Rn. 1.

<sup>25</sup> Ebenda, Rn. 9.

<sup>26</sup> Schaps/Abraham, Seehandelsrecht, 1978, Vor. § 642, Rn. 10.

<sup>27</sup> Herber, Seehandelsrecht, 2016, S. 318.

<sup>28</sup> Der Begriff „Seefrachtvertrag“ wird fortan als *genus proximum* für alle Verträge über den Transport von Ladung auf See verwendet.

ter die zu entrichtende Fracht. Neben dem Anspruch auf Transport des Gutes, kann der Befrachter bzw. Ablader gem. § 513 Abs. 1 HGB die Ausstellung eines Konnossements über den Transport der Ware verlangen, sofern nichts Abweichendes vereinbart wurde. Auf die Ausstellung eines Konnossements kann daher auch im zugrundeliegenden Seefrachtvertrag verzichtet werden.<sup>29</sup>

Einigen sich die Parteien des Seefrachtvertrags über die Ausstellung eines Konnossements und wird tatsächlich ein Konnossement ausgestellt, können die im Konnossement verbrieften Ansprüche gem. § 519 S. 1 HGB nur von dem aus dem Konnossement Berechtigten geltend gemacht werden. Durch diese sog. *Sperrfunktion*<sup>30</sup> wird dem Konnossement seine eigentliche Bedeutung im Seefrachtgeschäft verliehen. Das Konnossement überlagert insoweit den zugrundeliegenden Frachtvertrag,<sup>31</sup> obwohl die Ansprüche aus dem Seefrachtvertrag und solche aus dem Konnossementsrechtsverhältnis nebeneinanderstehen.

Durch das Konnossement werden die seefrachtvertraglichen Ansprüche verbrieft, § 519 S. 1 HGB. Dabei handelt es sich zum einen um die Ansprüche gegen den Befrachter auf Beförderung sowie den Auslieferungsanspruch des Empfängers. Zum anderen sind nach h. M. auch die sekundärrechtlichen Ansprüche aus dem zugrundeliegenden seefrachtvertraglichen Rechtsverhältnis verbrieft.<sup>32</sup> Einzig *Ramming* ist der Auffassung, dass die Sekundäransprüche aus §§ 425 ff. bzw. 498 ff. HGB, also wegen Beschädigung des Gutes, nicht im Konnossement verbrieft sind.<sup>33</sup> Als Begründung führt er die Rückgabeverpflichtung des Konnossements Zug um Zug gegen Aushändigung der Ware bei Ablieferung aus § 521 Abs. 2 HGB an. Der berechtigte Empfänger erhält die Ware nur, wenn er dem Verfrachter das Konnossement aushändigt. Er kann daher seine Legitimation faktisch nicht mehr nachweisen, wenn er die Ware bereits Zug um Zug in Empfang genommen hat und wäre somit von der Geltendmachung seiner Schadensersatzansprüche wegen Beschädigung des Gutes gesperrt.

Der Ansicht *Rammings* ist nicht zu folgen. Der Wortlaut des § 519 Abs. 1 HGB enthält keinerlei Einschränkungen. Das Konnossement verbrieft *die seefrachtvertraglichen Ansprüche*. Auch aus der systematischen Stellung der Norm lassen sich keine Beschränkungen der Verbriefungswirkung entnehmen. Das Konnossement dient gem. § 517 Abs. 1 i. V. m. § 515 Abs. 1 Nr. 7 und 8 HGB gerade als Beweis für den (äußerlich erkennbaren) Zustand der Ware und legt somit den Grundstein für spätere Schadensersatzforderungen. Nichts anderes wollte der

<sup>29</sup> Herber, Seehandelsrecht, 2016, S. 309.

<sup>30</sup> Herber, in: MüKo HGB, § 519, Rn. 10 ff.; Herber, Seehandelsrecht, 2016, S. 252.

<sup>31</sup> Regierungsentwurf zum SRG, BT-Drs. 17/10309, S. 91.

<sup>32</sup> Herber, in: MüKo HGB, § 519, Rn. 11; Paschke, in: Oetker HGB, § 519, Rn. 2; Rabe/Bahnsen, § 519, Rn. 7.

<sup>33</sup> *Ramming*, RdTW 2018, S. 45 (48).