

Grundzüge des türkischen Straßenfrachtrechts*

Kerim Atamer**

I. Allgemeine Grundlagen

1. Gesetzliche Regelung

Das Straßenbeförderungsrecht der Türkei ist im türkischen Handelsgesetzbuch (THGB) von 1956 geregelt.¹ In dem Abschnitt über "Beförderungsgeschäfte und Frachtbrief"² werden in vier Titeln

* Das im August 1994 abgeschlossene Manuskript ist vorbereitet worden für den Anhang des in Drucklegung befindlichen Werkes von Rolf Herber/Henning Piper, Internationales Straßentransportrecht (1996) und folgt inhaltlich der von den Autoren vorgegebenen Gliederung. Ich danke Herrn Prof. Dr. Herber für die freundliche Genehmigung, den Beitrag bereits hier veröffentlichen zu dürfen. Zu unten Fn. 31 ist zu vermerken, daß die Türkei mittlerweile der CMR völkerrechtlich verbindlich beigetreten ist; vgl. dazu auch Fischer, TranspR 1994, 365 ff. Abgekürzt werden zitiert: TKH: Türkischer Kassationshof (Yargıtay); Y11HD: Yargıtay 11. Hukuk Dairesi (11. Zivilsenat des türkischen Kassationshofes. Dieser Senat ist für Rechtsmittel in Transportsachen zuständig); YHGK: Yargıtay Hukuk Genel Kurulu (Vereinigter Zivilsenat des TKH); YTD: Yargıtay Ticaret Dairesi (Handelssenat des türkischen Kassationshofes, seit 1973: Y11HD); KanunlarK: Yürürlükteki Kanunlar Külliyyatı (amtliche Gesetzessammlung, Bd. S.).

** Rechtsanwalt, Istanbul.

1 Türk Ticaret Kanunu, vom 29.6.1956, KanunlarK III, 2751. Deutsche Übersetzungen der einschlägigen Bestimmungen zum türkischen Landfrachtrecht finden sich bei Özer Seliçi, Die Haftung des Frachtführers nach deutschem und türkischem Recht und nach den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr, Diss. Würzburg 1964, Anhang; Altan Edis, Die Haftung des Frachtführers nach schweizerischem Obligationen- und türkischem Handelsrecht, Diss. Bern 1974, Frankfurt/M. 1975, 195 ff.; Behçet Cemal, Das Türkische Handelsgesetzbuch, Übersetzung, Istanbul (o.J.), Art. 762 ff. Über Entstehungsgeschichte und europäische Vorbilder des THGB berichtet eingehend Ernst Hirsch, Das neue Türkische Handelsgesetzbuch: Zeitschrift für das Gesamte Handelsrecht und Konkursrecht (ZHR), 119 (1956) 157-207. Das THGB bildet insoweit den Schlußstein eines kodifikatorischen Erneuerungsprozesses, der kurz nach der Gründung der türkischen Republik mit der Rezeption des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (SchwZGB) und des Schweizerischen Obligationenrechts (SchwOR) einsetzte und in mehreren grundlegenden Bereichen fortgeführt wurde, vgl. dazu etwa Johannes G. Jonas, Ein zeitgenössischer Rezeptionsprozeß am Beispiel des türkischen Zivilrechts: Juristische Schulung 1987, 266-270 mit weiteren Nachweisen.

2 Es handelt sich um den zweiten Abschnitt im dritten Buch des THGB. Doch sollte nach dem gesetzgeberischen Konzept dieses Buch dem Wertpapierrecht gewidmet sein, vgl. etwa Hirsch (Fn. 1) 194 f. In einer wohl fragwürdigen systematischen Entscheidung hat der Gesetzgeber geglaubt, wegen der Wertpa-

„allgemeine Bestimmungen“, „Güterbeförderung“, „Personenbeförderung“ und „Spedition“ behandelt. Die Herkunft dieser Vorschriften³, die mit wenigen Aenderungen aus dem alten Handelsgesetzbuch von 1926 übernommen sind⁴, ist noch nicht abschließend geklärt⁵. Hinsichtlich der Güterbeförderung⁶ läßt sich aber m. E. ein relativ klarer Einfluß des deutschen Handelsgesetzbuches (DHGB) und des Schweizerischen Obligationenrechts (SchwOR) verzeichnen, wie sich aus einer Gegenüberstellung der hier einschlägigen Art. 762 ff. THGB mit den §§ 425 ff. DHGB und Art. 440 ff. SchwOR ergibt.

Entgegen dem einleitenden Titel „allgemeine Vorschriften“ sind gemäß Art. 764 THGB⁷ von diesem Abschnitt ausgenommen die Postgeschäfte⁸ sowie die Beförderung zur See⁹, Schiene¹⁰ und Luft¹¹. Der

piereigenschaft des Ladescheins das Landtransportrecht insgesamt beim Wertpapierrecht regeln zu müssen; kritisch auch *Sabih Arkan*, *Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma Senetlerine ve İlmühaberlere İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme* („Eine Untersuchung zu den Vorschriften des THGB betreffend Frachtbriefe und Empfangsscheine“): *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* – „Battider“ – („Zeitschrift für Bank- und Handelsrecht“) IX (1978) 1025-1046 (1027 Fn. 9 mit weiteren Nachweisen).

- 3 Aus den oben in Fn. 1 erwähnten Gründen beginnt die rechtswissenschaftliche Behandlung einer Materie in der Türkei zumeist mit der Ermittlung, ob es sich um rezipiertes Recht handelt, und falls dies wie regelmäßig der Fall sein sollte, welche Bedeutung der untersuchten Vorschrift im Herkunftsland beigegeben wird. Sodann treten neben den allgemeinen methodologischen Problemen (etwa, wie sie bei *Karl Larenz*, *Methodenlehre der Rechtswissenschaft*, Studienausgabe, München 1983, insbesondere S. 188 ff. dargestellt sind) vornehmlich die Fragen in den Vordergrund, ob der Gesetzgeber etwa bewußt oder unbewußt einen anderen Weg eingeschlagen hat, und ob die quellenmäßige *ratio legis* den türkischen rechtstatsächlichen Gegebenheiten entspricht.
- 4 Vgl. dazu die Begründung zum Regierungsentwurf des THGB, VI N. 33, sowie die Protokolle des Justizausschusses, §§ 765 ff. THGB, jeweils in: *Gönen Eriş*, *Açıklamalı İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu II: Kıymetli Evrak ve Taşıma* („Kommentar und Entscheidungssammlung zum THGB, Bd. II: Wertpapiere und Beförderungsgeschäfte“), Ankara 1988, S. 15, 20 ff.
- 5 Anggeführt werden etwa Einflüsse des französisch-marokkanischen sowie italienischen Rechtskreises, vgl. *Arkan* (Fn. 2) 1029 f. mit Fn. 17; *ders.*, *Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme* („Eine Untersuchung zur CMR“), in: *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu* („A symposium on the carriage of goods from the point of view of liability and insurance law“), Ankara 1984, Diskussionsbeitrag S. 27 a. E.
- 6 Die Personenbeförderung ist von dieser Darstellung ausgeschlossen; zur Spedition s. unten V.
- 7 Vgl. den korrespondierenden Art. 455 III SchwOR.
- 8 Eine Einführung zum Beförderungrecht der Postverwaltung findet sich bei *Ahmet Zeyneloğlu*, *Taşıma Hukuku* („Transportrecht“), Ankara 1993, § 2 VII, S. 132 ff.; *Eriş* (Fn. 4) Art. 764, S. 980 ff.
- 9 Das türkische Seehandelsrecht ist im vierten Buch („Seehandel“) des THGB enthalten und weitgehend den deutschen seerechtlichen Quellen nachgebildet, vgl. dazu *Hirsch* (Fn. 1) 195 ff. Grundlegendes Werk zum türkischen Seehandelsrecht ist die Trilogie von *Tahir Çağa*, *Deniz Ticareti Hukuku*

Anwendungsbereich der Art. 762 ff. THGB beschränkt sich mithin auf die Straßen- und Binnenschiffsbeförderung, wobei letztere praktisch kaum betrieben wird.

Ergänzt wird das Straßenfrachtrecht des THGB durch die bedeutsame "Verordnung zur internationalen Beförderung von Personen und Gütern" (IntBefVO)¹² sowie durch die Bestimmungen des Straßenverkehrsgesetzes¹³ und andere Quellen mittelbaren Einflusses¹⁴.

2. Zwingende Vorschriften

Im Bereich der Güterbeförderung zur Straße (Art. 762 ff. THGB)¹⁵ wird zwingendes Recht für die Haftung des Frachtführers vorgeschrieben, u.z. in doppelter Hinsicht. Zunächst sind sämtliche Abreden und Bedingungen, die den gesetzlich gesteckten Haftungsrahmen des Frachtführers beschränken oder ausschließen, unwirksam gleichgültig, ob sie individuell vereinbart oder in Betriebsordnungen, allgemeinen Geschäftsbedingungen bzw. Tarifen enthalten sind (Art. 766 THGB). Unberührt bleiben dagegen besondere Abmachungen nach Eintritt eines Schadensfalles¹⁶. Verbotswidrige Klauseln sind nichtig, wogegen der Vertrag selbst bestehen bleibt, es sei denn die Parteien hätten den Vertrag ohne diese Klauseln

("Seehandelsrecht"), Bd. I: Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan ("Einführung, Das Schiff, Reederei und Kapitän"), 9. Aufl., Istanbul 1990, Bd. II: Navlun Sözleşmesi ("Der Frachtvertrag"), 4. Aufl., Istanbul 1988, Bd. III: Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, Müruruzaman, Deniz Hukukunda Cebri İcra ("Schiffs- und Ladungsgläubigerrechte, Verjährung, Zwangsvollstreckung im Seerecht"), 2. Aufl., Istanbul 1988. Zum Seeunfallsrecht vgl. etwa *Rayegan Kender, Müşterek Avarya-Çatma-Kurtarma-Yardımları* ("Große Haverei-Schiffszusammenstoß-Bergung-Hilfsleistung"), Istanbul 1979. Eine knappe, doch sich über alle Materien des Seerechts verbreitende Darstellung vermitteln *Rayegan Kender/Ergon Çetingil, Deniz Ticareti Hukuku, Temel Bilgiler* ("Seehandelsrecht, Grundriß"), 5. Aufl., Istanbul 1992.

10 Grundlegend zum türkischen Schienenfrachtrecht *Sabih Arkan, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları* ("Die internationale Beförderung von Gütern mit der Eisenbahn"), Ankara 1987; vgl. auch *Reşat Atabek, Eşya Taşıma Hukuku* ("Gütertransportrecht"), Istanbul 1960, passim; *Hüseyin Ülgen, Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları* ("Internationale Beförderungen und ihre Rechtsprobleme"), Istanbul 1988, passim.

11 Grundlegend zum türkischen Luftfrachtrecht *Hüseyin Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi* ("Der Luftbeförderungsvertrag"), Istanbul 1987; vgl. auch *ders.* (Fn. 10) passim.

12 Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımaları Hakkında Yönetmelik: Resmi Gazete - "RG" - ("türkischer offizieller Anzeiger") 20.8.1994, 2-13 mit Änderungen.

13 Karayolları Trafik Kanunu, vom 13.10.1983: KanunlarK V, 6047. *

14 Vgl. die Zusammenstellungen bei *Zeyneloğlu* (Fn. 8) 389 ff.; *Eriş* (Fn. 4) 1199 ff.

15 Nachfolgende Ausführungen konzentrieren sich ausschließlich auf diesen Bereich.

16 *Atabek* (Fn. 10) 253; *Seliçi* (Fn. 1) 104; *Edis* (Fn. 1) 190; *Sabih Arkan, Karada yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu* ("Die Haftung des Landfrachtführers im Güterverkehr"), Ankara 1982, S. 145.

nicht abgeschlossen; dann ist der gesamte Vertrag unwirksam¹⁷. Eine Ausnahme des Freizeichnungsverbots schreibt Art. 783 I THGB vor, wonach für die Haftung aus Schwund an Raumgehalt oder Gewicht eine Franchise bis zu 50% vereinbart werden darf¹⁸.

Sodann ergibt sich mittelbar aus Art. 765 THGB zwingendes Haftungsrecht. Bedient sich ein Frachtführer zur Ausführung der übernommenen Beförderungsleistung einem Transportunternehmen, das den in Art. 764 THGB vorbehaltenen besonderen Vorschriften unterliegt¹⁹, so kann er seine gesetzliche Haftung (Art. 762 ff. THGB) nicht unter Hinweis auf diese Sonderrechte beschränken oder ausschließen²⁰. Auf den ersten Blick könnte dieser Bestimmung gerade im kombinierten Verkehr²¹ Bedeutung zukommen. Die genaue Tragweite der Vorschrift scheint aber noch nicht erschöpfend diskutiert worden zu sein²².

II. Internationales Privat- und Verfahrensrecht²³

1. Das internationale Privat- und Verfahrensrecht der Türkei ist in dem gleichnamigen Gesetz (IPRG) von 1982 geregelt²⁴. Welches Recht auf Straßenfrachtverträge Anwendung findet, ergibt sich aus der allgemeinen,

17 Vgl. Art. 766 THGB und Art. 19, 20 des "türkischen Obligationengesetzbuches" - Türk Borçlar Kanunu - (TOGB), vom 8.5.1926; KanunlarK I, 569; *Seliçi* (Fn. 1) 104; *Arkan* (Fn. 16) 144 f.; vgl. auch YHGK (3.7.1981) Yargıtay Kararları Dergisi - "YKD" - (Amtliche Sammlung der Entscheidungen des TKH) 1981, 1389 zur Nichtigkeit eines Verweises auf die ADSp, dazu unten III 2.

18 Der Wortlaut der Vorschrift unterliegt manchen Bedenken, vgl. dazu *Atabek* (Fn. 10) 254 mit Fn. 10; *Seliçi* (Fn. 1) 105; *Edis* (Fn. 1) 190 f.

19 d.h. See-, Schienen-, Luftfrachtrecht oder Postrecht, s. oben Fn. 7-11.

20 Das Gegenteil besagt Art. 456 I SchwOR.

21 Zum Recht des kombinierten Verkehrs aus türkischer Sicht vgl. grundlegend *Inci Deniz Kaner*, Karma Taşımaların Hukuki Sorunları ("Rechtliche Probleme der kombinierten Beförderungen"), bisher unveröffentlichte Habilitationsschrift, Istanbul 1987; *dies.* Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu ("Die Haftung des Verfrachters bei kombinierten Beförderungen"), in: Symposium (Fn. 5) 169-192; *Ülgen* (Fn. 10) 87 ff.; *Sabih Arkan*, Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar ("Rechtliche Probleme der kombinierten Beförderungen"), in: *Jale G. Akipek Armağanı* ("FS Jale G. Akipek"), Konya 1991, 341-358.

22 Art. 765 THGB ist von dem Justizausschuß mit der Begründung angenommen worden, der Frachtführer könne seinen wegen etwaiger milderer Haftungsbestimmungen in den Sonderrechten ungedeckt gebliebenen Schaden durch eine Versicherung abdecken, was aber für die Ladungsbeteiligten beschwerlicher sei, vgl. Protokoll des Ausschusses Art. 765, in: *Eriş* (Fn. 4) 20. Vgl. dazu noch *Eriş* (Fn. 4) Art. 765, S. 999; *Zeyneloğlu* (Fn. 8) § 3 II, S. 146 ff.; *Ismail Doğanay*, Türk Ticaret Kanunu Şerhi ("Kommentar zum THGB") Bd. II: Art. 420-815, 3. Aufl., Ankara 1990, Art. 765, S. 2006 f.

23 In Ermangelung bedeutender allgemeiner Geschäftsbedingungen ist dieser Exkurs eingefügt worden.

24 Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun, vom 20.5.1982: KanunlarK V, 5533.

den Vertragsstatut regelnden Vorschrift des Art. 24 IPRG. Hiernach ist vorrangig der ausdrückliche Parteiwille ausschlaggebend. Mangels einer ausdrücklichen Rechtswahl, kommt das Recht des Erfüllungsortes zur Anwendung, wobei die Bestimmungen für die Türkei verbindlicher Übereinkommen vorbehalten sind (Art. 24 II mit 1 II IPRG). In Lehre und Rechtsprechung besteht Einvernehmen darüber, daß bei Frachtverträgen der Ort der Ablieferung zugleich den Erfüllungsort im Sinne von Art. 24 II IPRG verkörpert²⁵. Fehlt es an einer Rechtswahl, so wenden deshalb türkische Gerichte auf Beförderungen von der Türkei nach einem europäischen Land das Recht des Bestimmungslandes an, wogegen Transporte in umgekehrter Richtung türkischem Recht unterliegen.

2. Die internationale Zuständigkeit türkischer Gerichte wird nach den Regeln des türkischen Zivilprozeßgesetzbuches (TZPG)²⁶ bestimmt (Art. 31 IPRG)²⁷. Demnach sind für Streitigkeiten aus Verträgen, einschließlich sämtlicher grenzüberschreitenden Frachtverträge, die Gerichte am Sitz des Beklagten, am Erfüllungsort und am Ort des Vertragsschlusses, soweit sich bei Klageerhebung dort ein Vertreter des Beklagten befindet, zuständig (Art. 9, 10 TZPG). Gerichtsstandsvereinbarungen sind zulässig, bedürfen aber der schriftlichen Form.

3. Ausländische Urteile, die in einer frachtrechtlichen Sache ergangen sind, können nach den Regeln des IPRG in der Türkei vollstreckt werden²⁸. Als besonders hervorzuhebende Voraussetzungen sind zu nennen, daß die Gegenseitigkeit verbürgt ist²⁹, und die Klage dem Beklagten ordnungsgemäß zugestellt worden ist. Andererseits darf aber das ausländische Urteil nicht dem türkischen *ordre public* widerstoßen (Art. 38 [c] IPRG); eine Vorschrift, die anbetrachts des in Art. 766 THGB vorgesehenen zwingenden Haftungsrechts geeignet ist, Kontroversen auszulösen³⁰.

25 Vgl. etwa vor dem IPRG noch YHGK (3.7.1981) YKD 1981, 1389, mit Anm. *Gülören Tekinalp*, in: *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni - "MHB"* - ("Zeitschrift für internationales Recht und internationales Privatrecht") 1982/2, 39-41; *Cemal Şanlı Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk* ("Das auf internationale Straßen- und Schienenfrachtverträge anzuwendende Recht"): MHB 1989/1, 47-53. Vgl. aber auch unten Fn. 30.

26 Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu, vom 18.6.1927: KanunlarK I, 765. Dieses Gezezbuch ist aus dem schweizer Kanton Neuenburg übernommen worden.

27 Vgl. *Ergin Nomer*, *Devletler Hususi Hukuku* ("Internationales Privatrecht"), 6. Aufl., Istanbul 1990, § 20.

28 Die einschlägigen Art. 34 ff. IPRG weisen weitgehende Parallelen mit §§ 328, 722, 723 der deutschen Zivilprozeßordnung auf.

29 Im deutsch-türkischen Rechtsverkehr gilt die Gegenseitigkeit als verbürgt, vgl. YHGK (13.6.1990) YKD 1990, 1282.

30 Namentlich bei eventuell kürzeren oder auch längeren Verjährungsfristen stößt die Anwendung ausländischen Rechts und die Vollstreckung ausländischer Urteile auf Bedenken. Während beispielsweise in *Y11HD* (15.6.1990) YKD 1991, 66, 67 die Anwendung einer längeren Verjährungsfrist des anwendbaren ausländischen Rechts bejaht wurde, ist dieselbe Frage in *Y13HD* (13. Zivilsenat des TKH) (15.6.1993) YKD 1993, 1526, 1529 verneint worden;

III. Wichtige gerichtliche Entscheidungen aus jüngerer Zeit

1. Die Türkei ist der CMR noch nicht beigetreten, wenngleich auch diesbezügliche legislative Vorbereitungen mittlerweile eingesetzt haben³¹. Dennoch gehen türkische Gerichte unter dem Beifall der Lehre verbreitet davon aus, daß im europäisch-türkischen Straßenfrachtverkehr die CMR auf dem Umweg über Art. 24 IPRG zur Anwendung kommt. Solche Beförderungen finden nämlich fast ausnahmslos unter Frachtbriefen statt, die –zumeist im Vordruck– einen CMR-Vermerk (Art. 6 I k CMR) ausweisen. Dieser Vermerk wird als ausdrückliche Rechtswahl im Sinne von Art. 24 I IPRG anerkannt, demzufolge die CMR als vertraglich vereinbarte Rechtsordnung durchgreift³². Sollte ausnahmsweise ein solcher Vermerk fehlen oder aber weder die Parteien noch das Gericht den vorhandenen Vermerk berücksichtigen, so wird die CMR dennoch dann herangezogen, wenn sich der Ablieferungsort in einem Land befindet, das der CMR beigetreten ist³³. In diesem Fall kommt die CMR als Teil des gemäß Art. 24 II IPRG anwendbaren Rechts des Erfüllungsortes zum Tragen.

2. Als für den deutsch-türkischen Rechtsverkehr bedeutsame Entwicklung muß sodann auf die Grundsatzentscheidung zur Unwirksamkeit der Haftungshöchstgrenze in den ADSp hingewiesen werden³⁴. Wegen der zwingenden Ausgestaltung des Haftungsrechts (Art. 766 THGB) hat der *TKH* die Höchstsummen in § 54 ADSp für unvereinbar mit der Haftungsbeschränkung auf den gemeinen Handelswert (Art. 785 THGB) gehalten. Dieses Urteil verdeutlicht in besonderem Maße, daß sämtliche vom Haftungskonzept der Art. 762 ff. THGB abweichenden Vereinbarungen, sei es in verbreiteten Geschäftsbedingungen oder auch in der CMR selbst, wenn sie durch Rechtswahl angewandt wird, geeignet

vgl. zu dieser Problematik aus straßenfrachtrechtlicher Sicht *Arkan* (Fn. 5) 19 ff.; *ders.* *Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri, TTK ile Karşılaştırmalı bir inceleme* ("Anwendungsbereich und Frachtführerhaftung der CMR im Vergleich mit dem THGB"): *Batider X* (1979) 397-414 (413 f.)

31 Mit Gesetz Nr. 3939, RG 14.12.1993, hat das türkische Parlament den Beitritt beschlossen. Es müssen nunmehr die entsprechenden Schritte in der Regierung und dem Außenministerium folgen.

32 *Y11HD* (2.6.1987), in: *Eriş* (Fn. 4) N. 1732; *Ülgen* (Fn. 10) 35; *Eriş* (Fn. 4) 939; *Lerzan Yılmaz*, *CMR Convention'u ve Türkiye* ("Die CMR und die Türkei"): *Yasa Hukuk Dergisi –"Yasa"–* ("Yasa Rechtszeitschrift") 1991, 1469-1472 (1470).

33 *Y11HD* (5.6.1985), in: *Eriş* (Fn. 4) N. 1884; *Şanlı* (Fn. 25) 51; *Yılmaz* (Fn. 32) 1471 f.

34 *YHGK* (3.7.1981) *YKD* 1981, 1389, mit ablehnender Besprechung von *Tekinalp* (Fn. 25). In der Entscheidung ging es um die "Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen" in der Fassung von 1976, auf die sich allerdings ein Frachtführer berief. Der *TKH* hielt die ADSp deshalb für AGB der deutschen Frachtführer. Nicht ganz klar ist aber, ob in dem konkreten Sachverhalt ein Spediteur als solcher oder aufgrund Selbsteintritts (Art. 814 I THGB = § 412 DHGB) haftbar gehalten wurde, und ob die Parteien und das Gericht auf diese Besonderheit überhaupt geachtet haben.

sind, dem Art. 766 THGB zum Opfer zu fallen.

3. Mit einer weiteren Grundsatzentscheidung hat der TKH die Rechtslage hinsichtlich des Ersatzumfanges bei Verspätungsschäden klargestellt. Die Vorschrift des Art. 780 I S. 2 THGB besagt, daß Schadensersatz vollen Umfangs zu leisten ist, wenn die vertragliche Lieferfrist um mehr als das Doppelte überschritten wird. Streitig und vom TKH widersprüchlich beantwortet war die Frage, ob diese Ersatzpflicht auch auf die Fälle einer angemessenen Frist auszudehnen ist³⁵. Der TKH hat diese Frage unter ausdrücklicher Aufgabe seiner schwankenden Rechtsprechung bejaht mit der teleologischen Begründung, die allgemeinen privatrechtlichen Grundsätze des Schadensersatzrechts verbunden mit dem Normzweck des Art. 780 I THGB würden dieses Ergebnis rechtfertigen³⁶. Mit einer ebenfalls am Normzweck orientierten Auslegung fand der TKH kürzlich Gelegenheit, eine weitere Zweifelsfrage zum Ersatzumfang zu klären. Die Haftungsmindestgrenze wird in Art. 785 THGB (= § 430 DHGB) zwar auf den gemeinen Handelswert des verlorenen oder beschädigten Gutes festgelegt. Doch ist hierunter der gemeine Wert zu verstehen, den das konkrete beförderte Gut am Ablieferungsort gehabt hätte, und nicht der Wert, den dieselbe Art von Gütern schlechthin am Ablieferungsort hat³⁷.

4. Schließlich stand im Vordergrund neuzeitlicher Rechtsprechung die Rechtslage bei mehreren Frachtführern. Die Passivlegitimation gegenüber Anspruchsberechtigten in Schadensersatzklagen regelt Art. 787 I THGB in Übereinstimmung mit Art. 36 HS. 1 CMR. Der TKH hat in ständiger Rechtsprechung darauf hingewiesen, daß die Redewendung "entweder gegen den ersten oder den letzten oder tatsächlich haftenden Frachtführer" beim Wort zu nehmen ist; abweichend von Art. 36 HS. 2 CMR darf daher die Schadensersatzklage ausschließlich nur gegen einen der aufgezählten Frachtführer erhoben werden³⁸.

Das Rückgriffsverfahren zwischen mehreren Frachtführern (Art. 787 II, III THGB) ist weitgehend dem deutschen Recht (§ 432 III HGB, vgl. auch Art.

35 verneinend Y11HD (12.6.1980), in Doğanay (Fn. 22) Art. 780 Fn. 1008; weitere Nachweise bei Arkan (Fn. 16) 177 Fn. 104; ders. Karayoluyla yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu ("Die Haftung des Landfrachtführers im Güterverkehr"), in: Symposium (Fn. 5) 97-125 (121 Fn. 78).

36 Y11HD (3.5.1991) YKD 1991, 1353, 1354 f.; vgl. auch Y11HD (9.7.1992) Batider XIV/3 (1992) 143; ebenso die Lehre, vgl. Reşat Atabek, Kara Nakliyatında Taşıyıcının Mesuliyeti Hakkında Bazı Mülâhazalar ("Gedanken zur Frachtführerhaftung im Straßentransport"), in: I. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası ("1. Woche zum Handels- und Bankrecht") Ankara 1960, 145-151 (149); Arkan (Fn. 16) 177; Eriş (Fn. 4) Art. 780, S. 1057.

37 Y11HD (17.9.1991) Batider XVI/1 (1991) 109, 110; ähnlich Arkan (Fn. 16) 154. Die Rechtslage stimmt mit dem deutschen Recht überein, vgl. Ingo Koller, Transportrecht, 2. Aufl., München 1993, HGB § 430 Rn. 2 (primäre Rechnungsgrundlage!).

38 So etwa Y11HD (1.6.1990) YKD 1991, 62, 63; Y11HD (6.11.1990) Batider XV/4 (1990) 144, 145; Y11HD (4.6.1992) Batider XVI/2 (1991) 175, 176, die letzten Entscheidungen mit dem zusätzlichen Hinweis, im Rahmen der richterlichen Aufklärungspflicht müsse das Gericht den Kläger auffordern, sich für einen Frachtführer zu entscheiden; anders (dem Ermessen des Klägers anheim stellend) noch Y11HD (25.3.1974) YKD 1976, 341.

37 CMR) nachgebildet. Auch hier besteht der TKH auf einer streng wortgebundenen Anwendung: erst wenn ein Frachtführer Schadensersatz gezahlt oder zumindest gerichtlich in Anspruch genommen worden ist, entsteht sein Rückgriffsrecht. Fehlen diese von Amts wegen zu prüfenden Voraussetzungen, so sind Rückgriffsklagen abzuweisen, selbst wenn dem Anspruchsberechtigten die Möglichkeit einer gerichtlichen Geltendmachung noch gegeben ist³⁹. Der TKH hat es nicht versäumt, die Anwendung der Verjährung mit dieser Auslegung in Übereinstimmung zu bringen. Die für sämtliche Ansprüche aus dem Frachtvertrag einheitlich auf ein Jahr bemessene Verjährungsfrist (Art. 767 THGB) beginnt für Rückgriffsklagen zwischen mehreren Frachtführern erst mit dem Tag, an dem der sein Rückgriffsrecht geltendmachende Frachtführer selbst eine Entschädigung gezahlt hat⁴⁰.

IV. Darstellung der gesetzlichen Regelung

1. Zustandekommen des Vertrags

Das THGB hält keine Definition für den Frachtvertrag bereit, wohl aber für den Frachtführer: gemäß Art. 762 THGB ist Frachtführer, wer die Beförderung von Personen und Gütern gegen Entgelt auszuführen übernimmt⁴¹. Auch Gelegenheitsfrachtführer (§ 451 DHGB) unterstehen denselben Bestimmungen wie für Frachtführer (Art. 763 THGB). Die Frachtverträge gehören zu den Handelsgeschäften (Art. 12 [10] THGB); aus systematischer Sicht werden sie den Werkverträgen untergeordnet⁴². Hinsichtlich der Rechtsstellung des Empfängers tritt schließlich die Eigenschaft eines Vertrags zugunsten Dritter hervor⁴³. Die entscheidenden Merkmale eines Frachtvertrags werden zumeist dahin konkretisiert, daß es sich um die (1). Übernahme der Verpflichtung (2). einer entgeltlichen (3). Ortsveränderung (4). von Sachen handelt⁴⁴.

Nach türkischem Recht wird der Frachtvertrag grundsätzlich formlos abgeschlossen; insbesondere hängt das Zustandekommen des Vertrags nicht von der Ausstellung eines Transportdokuments ab (Art. 768 I THGB)⁴⁵. Umstritten ist dagegen, ob es sich bei der Übergabe des Guts um ein

39 So etwa: Y11HD (22.6.1982) YKD 1982, 1427, 1428; Y11HD (1.3.1988) Yasa 1988, 1027, 1028; Y11HD (20.3.1989) YKD 1989, 1742, 1743.

40 Y11HD (8.12.1992) YKD 1993, 377, 378; anders noch YTD (7.3.1972) Batider VI (1972) 632, 633 mit ablehnender Besprechung *Ismail Doğanay*, Batider VII (1973) 87-101.

41 Damit steht das THGB in den Fußstapfen der § 425 DHGB und Art. 440 I SchwOR.

42 Vgl. etwa *Arkan* (Fn. 16) 29 f. Das allgemeine Werkvertragsrecht findet sich in Art. 355-371 TOGB (= Art. 363-379 SchwOR).

43 Art. 111 TOGB (= Art. 112 SchwOR), vgl. etwa *Edis* (Fn. 1) § 112.

44 Vgl. etwa *Arkan* (Fn. 16) 10 ff.; *Ülgen* (Fn. 10) 3 ff.; *Eriş* (Fn. 4) Art. 762, S. 935 ff.

45 Vgl. etwa *Atabek* (Fn. 10) 42 ff.; *Seliçi* (Fn. 1) 8; *Edis* (Fn. 1) 46; *Arkan* (Fn. 16) 16; *Ülgen* (Fn. 10) 10; *Eriş* (Fn. 4) Art. 762, S. 937. Falls überhaupt kein Papier ausgestellt wird, kann es zu Beweislastproblemen im Prozeß kommen, vgl. die Beispiele aus der Praxis bei *Eriş* (Fn. 4) N. 1817 ff.

konstitutives Erfordernis handelt⁴⁶. Gemäß Art. 768 I THGB kommt der Frachtvertrag –selbst ohne Ausstellung eines Frachtbriefs– mit dem Konsens der Parteien und der Übergabe des Gutes zustande. Aufgrund dieses Wortlauts wird in dem Frachtvertrag teilweise ein Realvertrag gesehen⁴⁷, wogegen die eher h.M. trotzdem einen Konsensualvertrag annimmt⁴⁸.

2. Beförderungspapiere

In einer wenig durchsichtigen Regelung stellt das THGB an Beförderungspapieren den "Ladeschein", "Frachtbrief" und "Empfangsschein" zur Verfügung⁴⁹. Die Undurchsichtigkeit rührt daher, daß Ladeschein und Frachtbrief in einer Vorschrift zusammengezogen behandelt werden. Art. 769 I THGB schreibt für das Transportpapier einen Mindestinhalt⁵⁰ vor. Falls eine dieser Bestimmungen fehlt, so soll es sich gemäß Art. 769 III THGB lediglich um eine Empfangsquittung handeln⁵¹. Sind dagegen die Bestimmungen vollständig, so ist zu unterscheiden: die vom Absender gezeichnete und mit dem Gut reisende Ausfertigung entspricht dem Frachtbrief des deutschen Rechts (§§ 426 ff. DHGB), wogegen die vom Frachtführer gezeichnet dem Absender zurückgegebene zweite Ausfertigung als Wertpapier gilt und damit dem Ladeschein (§§ 444 ff. DHGB) gleichkommt (vgl. Art. 771 I, 791 II, 793 S. 3 THGB). Das Gesetz verwendet aber für beide Ausfertigungen denselben Begriff ("taşımaya senedi"), was eine klare Abgrenzung nicht immer ermöglicht.

Der Frachtbrief bzw. Ladeschein wird auf Wunsch des Frachtführers ausgestellt (Art. 768 I S. 1 THGB), wogegen die Empfangsquittung auf Verlangen des Absenders zur Ausstellung kommt (Art. 770 THGB). Eine Dokumentationspflicht ist mithin im THGB nicht vorgesehen, sie ergibt sich aber einerseits aus Art. 33 I IntBefVO für internationale Beförderungen und andererseits aus steuerrechtlicher Gesetzgebung⁵². Hinsichtlich ihrer Funktionen unterscheiden sich weder Frachtbrief noch Ladeschein von

46 Vergleichbar ist der Meinungsstreit zu §§ 14, 15 KVO, vgl. Koller (Fn. 37) KVO § 14 Rn. 1 ff., KVO § 15 Rn. 1 ff.; Basedow, Der Transportvertrag, Tübingen 1987, § 11 II 2, 3.

47 Doğanay (Fn. 22) Art. 768, S. 2030 f.; Seliçi (Fn. 1) 8 mit Fn. 3; Ülgen (Fn. 10) II 3.

48 Atabek (Fn. 10) 37 ff.; Zeyneloğlu (Fn. 8) 41 f., 189; Arkan (Fn. 16) 18 f.; Edis (Fn. 1) 46; Eriş (Fn. 4) Art. 762, S. 937.

49 Grundlegend dazu Arkan (Fn. 2); Edis (Fn. 1) 61 ff.; Atabek (Fn. 10) 62 ff.; Ülgen (Fn. 10) 58 ff.; Zeyneloğlu (Fn. 8) 196 ff.; Eriş (Fn. 4) Art. 768 ff.; Doğanay (Fn. 22) Art. 768 ff.

50 Der Mindestinhalt sieht das vor, was §§ 426 II 8, 445 I 2, 3, 4, 5, 6, 7 DHGB und Art. 441 I SchwOR vorschreiben. Daß die Angabe, beispielsweise, der Beförderungsdauer zwingendes Erfordernis der Wertpapiereigenschaft sein soll, wird zu Recht kritisiert, vgl. Arkan (Fn. 2) 1031 Fn. 2 mit Nachweisen.

51 Zu diesem Papier vgl. Edis (Fn. 1) § 3 III; Arkan (Fn. 2) 1043 f.; Eriş (Fn. 4) Art. 770, S. 1026 f.; Ülgen (Fn. 10) 63; Zeyneloğlu (Fn. 8) § 5 I B 2, S. 200.

52 Gemäß Art. 240 des Versteuergesetzes (Vergi Usul Kanunu, KanunlarK III, 3475) trifft den Frachtführer die Pflicht, einen "Frachtschein" auszustellen, der ausführliche Angaben zum Transport enthalten muß, aber rein steuerrechtlichen Zwecken dient.

ihren deutschen Vorbildern⁵³, doch kommt der Wertpapiereigenschaft des Ladescheins wegen der relativ kurzen Beförderungsdauer praktisch nur mäßige Bedeutung zu⁵⁴.

3. Pflichten der Vertragsparteien

a) *Pflichten des Absenders*: Die Hauptverpflichtung des Absenders ist die Zahlung von Fracht⁵⁵, so wie denn auch die Entgeltlichkeit des Frachtvertrags zu den Tatbestandsmerkmalen der gesetzlichen Begriffsbildung gehört (Art. 762 THGB). In betracht kommt als Entgelt jede Art von Vergütung (Art. 3 IntBefVO), deren Höhe frei festgesetzt werden darf; doch ist das Verkehrsministerium ermächtigt, die freie Preisbildung zu gewährleisten bzw. Kartellen vorzubeugen⁵⁶. Fällig wird die Fracht, mangels anderweitiger Vereinbarung, mit Abschluß der Beförderung⁵⁷. Gemäß Art. 792 THGB ist die Fracht, vorbehaltlich vertraglicher Abreden, am Ablieferungsort nach Annahme des Gutes⁵⁸ vom Empfänger zu zahlen. Wegen dieser kategorischen Formulierung wird weitgehend vertreten, Schuldner der Fracht sei schlechthin der Empfänger⁵⁹. Richtiger scheint mir aber, die Zahlungspflicht analog der seerechtlichen Systembildung⁶⁰ zu behandeln: Hiernach haftet dem Frachtführer prinzipiell der Absender; erst mit Annahme des Gutes vollzieht sich eine den Absender befreiende Schuldübernahme⁶¹ des Empfängers. Auch die Art. 1079-1081 THGB (= §§ 625-627 DHGB) sind hier analog heranzuziehen⁶².

Dieser Auffassung wird m.E. weiterer Boden verschafft durch die

53 Vgl. dazu Ülgen (Fn. 10) 59 ff.; Arkan (Fn. 2) 1039 ff.; Atabek (Fn. 10) 64 ff.; Koller (Fn. 37) HGB § 426 Rn. 3 f., § 444 Rn. 2, § 447 Rn. 1 ff.; Heymann/Thomas Honsell, Handelsgesetzbuch, Kommentar, Berlin 1990, § 426 Rn. 1 ff., § 444 Rn. 3 ff., § 447 Rn. 1 ff.

54 Arkan (Fn. 16) 26 Fn. 86; Edis (Fn. 1) 65, der sogar die Beseitigung dieser Eigenschaft befürwortet.

55 Dazu Sabih Arkan, Taşıyıcının Ücret Hakkı ("Der Frachtanspruch des Frachtführers"), in: Fadıl H. Sur'un anısına armağan ("Gedächtnisschrift Fadıl H. Sur"), Ankara 1983, 339-354; Ülgen (Fn. 10) 9; Atabek (Fn. 10) 85 ff.

56 Näheres bei Arkan (Fn. 55) 340 f.

57 Vgl. Arkan (Fn. 55) 347 f.; Atabek (Fn. 10) 105 f.

58 Das in § 436 DHGB vorgesehene zweite Erfordernis der "Annahme des Frachtbriefs" ist in Art. 792 THGB nicht besonders erwähnt.

59 Vgl. Arkan (Fn. 55) 343 f.; Eriş (Fn. 4) Art. 792, S. 1129; unklar Ülgen (Fn. 10) 9.

60 d.h. Art. 1069 ff. THGB (= §§ 614 DHGB), vgl. dazu etwa Çağa (Fn. 9) II § 4.5.; Prüßmann/Dieter Rabe, Seehandelsrecht, 3. Aufl., München 1992, § 614 A ff.

61 Für die im deutschen Landfrachtrecht (abweichend vom Seehandelsrecht, vgl. Prüßmann/Rabe [Fn. 60] § 614 D 1) vertretene Auffassung, § 436 DHGB statuierere einen gesetzlichen Schuldbeitritt des Empfängers, so daß Absender und Empfänger gesamtschuldnerisch haften würden (vgl. Koller [Fn. 37] HGB § 436 Rn. 5; Heymann/Honsell [Fn. 53] § 436 Rn. 1, wo in den vierten und fünften Sätzen "Absender" statt "Frachtführer" zu lesen ist), sehe ich keine Grundlage im türkischen Recht.

62 Aehnlich Arkan (Fn. 55) 348.

gesetzgeberische Übertragung des seerechtlichen Fautfrachtsystems (Art. 1040 ff. THGB = §§ 580 ff. DHGB)⁶³ auf das Landfrachtrecht. So räumt Art. 778 THGB dem Absender ein willkürliches Kündigungsrecht ein, das gegen Zahlung von bestimmten Fautfrachtsätzen⁶⁴ ausgeübt werden darf. Bis zur Abnahme der Ladung bzw. Übernahme des Ladescheins durch den Empfänger (Art. 775 II 2 THGB) steht dem Frachtführer folglich in jeder Hinsicht der Absender gegenüber.

Gesichert sind Fracht und sämtliche übrigen Ansprüche des Frachtführers durch ein –dem Wortlaut nach– Retentionsrecht (Art. 794 THGB)⁶⁵. Dieser Begriff ist besonders zu betonen, als es sich hierbei weder um ein Zurückbehaltungsrecht im Sinne von Art. 1069 THGB (= § 614 DHGB), noch um ein gesetzliches Pfandrecht (§ 440 DHGB) handelt⁶⁶, sondern um ein unter Art. 864 ff. des türkischen Zivilgesetzbuches⁶⁷ (= Art. 895 SchwZGB) zu subsumierendes dingliches Recht⁶⁸. Entgegen dem Wortlaut entspricht aber dieses Sicherungsrecht m.E. dem gesetzlichen Pfandrecht des Verfrachters (Art. 1077 THGB = § 623 DHGB) und sollte deshalb § 440 DHGB gleichgestellt werden⁶⁹. Dieses Pfandrecht besteht nur für Forderungen aus der konkreten Vertragsreise, nicht auch für Forderungen aus früheren Verträgen derselben Parteien⁷⁰.

Als gesetzlich besonders erwähnte Pflichten des Absenders sind noch von Bedeutung die Ausstellung eines Frachtbriefs auf Wunsch des Frachtführers, widrigenfalls die Regeln des Gläubigerverzugs eintreten⁷¹; die Verpflichtung, richtige Angaben zur Beschaffenheit der Güter zu machen und Gefahrgut entsprechend gekennzeichnet zu deklarieren, deren Zuwiderhandlung verschuldensunabhängige Haftung des Absenders auslöst⁷²; die Verpflichtung zur Lieferung der Begleitpapiere,

63 Näheres dazu bei *Çağa* (Fn. 9) II § 4.6.4.; *Prißmann/Rabe* (Fn. 60) § 580 A ff.

64 Vor Antritt der Reise ist die Hälfte der vereinbarten Fracht, nach Antritt die volle Fracht zu entrichten. Zusätzlich sind sämtliche Kosten der Ein- und Ausladung sowie Mehraufwendungen des Frachtführers zu begleichen, Art. 778 THGB.

65 Näheres bei *Arkan* (Fn. 55) 349 ff.; *Zeyneloğlu* (Fn. 8) § 5 II E 4, S. 224 ff.; *Atabek* (Fn. 10) 109 ff.

66 Insoweit sind die Übersetzungen zu Art. 794 THGB bei *Seliçi* (Fn. 1) und *Edis* (Fn. 1) nicht zutreffend.

67 Türk Medeni Kanunu – "TZGB" –, vom 17.2.1926, KanunlarK I, 305.

68 Dieses Retentionsrecht ist vergleichbar mit dem kaufmännischen Zurückbehaltungsrecht des § 369 DHGB.

69 Unter zahlreichen Gründen für diese Auslegung ist insbesondere hervorzuheben, daß –ebenso wie bei § 369 DHGB– auch das Retentionsrecht des Art. 864 TZGB nur mangels entgegenstehender Anweisung des Bestellers bzw. Absenders besteht, in der Ablieferungsinstruktion aber grundsätzlich eine solche gegensätzliche Anweisung zu erblicken ist (vgl. *Felix Oboussier*, Die Sicherungsrechte des Verfrachters im deutschen und englischen Seeschiffahrtsrecht, Diss. Hamburg 1934, S. 21), folglich das Retentionsrecht praktisch niemals entstehen kann.

70 YTD (22.3.1962), in: *Eriş* (Fn. 4) N. 1995.

71 Art. 768 I S. 1 THGB = § 426 I DHGB. Vgl. dazu *Arkan* (Fn. 2) 1028; *Atabek* (Fn. 10) 63.

72 Art. 769 II THGB = § 426 III DHGB. Vgl. dazu Y11HD (11.12.1987), in: *Eriş* (Fn. 4) N. 1826; *Arkan* (Fn. 2) 1029; *Atabek* (Fn. 10) 74 ff.

für deren Inhalt und Form ebenfalls verschuldensunabhängig Einstand zu halten ist⁷³. Schließlich sind die Pflichten und Obliegenheiten des Absenders bei Beförderungs- und Ablieferungshindernissen in Übereinstimmung mit dem deutschen Recht ausgestaltet⁷⁴.

b) *Pflichten des Beförderers*: Primäre Leistungspflicht des Frachtführers ist die Beförderung und anweisungsgemäße Ablieferung der Ladung (Art. 762 THGB). Mithin sind Inhalt und Umfang sämtlicher Pflichten des Frachtführers auf diesen Vertragszweck ausgerichtet zu ermitteln. Die Grenzen zieht dabei Art. 20 II THGB, wonach der Frachtführer bei der Ausübung seiner Geschäfte mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns zu verfahren hat. Hiernach hat der Frachtführer zunächst ein für die konkrete Beförderung geeignetes Fahrzeug zur Verfügung zu stellen⁷⁵. Wer die Ein- bzw. Ausladung zu besorgen hat, beantwortet vorrangig der Vertrag, sonst der Handelsbrauch⁷⁶. Nach der Abfertigung ist die Reise anweisungsgemäß anzutreten, sowie denn auch während der Reise den Anweisungen des Verfügungsberechtigten Folge zu leisten ist⁷⁷, es sei denn die Anweisung erweist sich als undurchführbar oder geeignet, die ordnungsgemäße Ausführung des Vertrags zu vereiteln⁷⁸. Falls eine Lieferfrist vereinbart ist, muß diese eingehalten werden; sonst ist die Beförderung binnen einer handelsüblichen oder angemessenen Frist auszuführen⁷⁹. Nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort hat der Frachtführer dem Empfänger Anzeige zu erstatten⁸⁰. Treten dagegen Beförderungs- oder Ablieferungshindernisse ein, so ist der Absender zu

73 Art. 768 II THGB, vgl. § 427 DHGB. Zu Standgeldansprüchen des Frachtführers aufgrund Art. 768 II. S. 2 THGB Y11HD (14.6.1983), in: Eriş (Fn. 4) N. 1821; allgemein dazu *Atabek* (Fn. 10) 54 f.

74 Vgl. Art. 774, 777, 790 THGB = §§ 428 II, 437 DHGB. Näheres dazu in den Kommentaren von *Eriş* (Fn. 4) und *Doğanay* (Fn. 22) zu diesen Vorschriften; *Atabek* (Fn. 10) 143 f., 163 ff.

75 Vgl. etwa *Arkan* (Fn. 16) 13.

76 Vgl. *Arkan* (Fn. 16) 53 f.; *Atabek* (Fn. 10) 131 ff.; *Zeyneloğlu* (Fn. 8) § 5 II A, S. 204, der im Zweifelsfalle den Frachtführer belastet.

77 Art. 773 S. 1, 774, 775, 777, 778 THGB (vgl. §§ 433-435 DHGB), vgl. dazu ausführlich *Atabek* (Fn. 10) 134 ff., 143 f., 147 ff.

78 Art. 773 S. 2 THGB; vgl. Y11HD (6.3.1975) YKD 1976, 57 dazu, daß eine Bereitschaftsanzeige (s. unten Fn. 80) selbst dann erforderlich ist, wenn der Frachtführer angewiesen worden ist, die Ladung vor dem Geschäft des Empfängers hinzulegen.

79 Art. 779 THGB = § 428 I DHGB. Vgl. *Atabek* (Fn. 10) 139 f.; *Arkan* (Fn. 16) 62 f.

80 Art. 789 THGB = Art. 450 SchwOR; vgl. *Atabek* (Fn. 10) 155 ff. Mit der Übernahme dieser Bestimmung aus dem SchwOR hat der türkische Gesetzgeber unbeachtet, doch zutreffend die hauptsächlich im Seehandelsrecht bekannte (Art. 1030 I, 1046 I, 1052 I, 1059 I THGB = §§ 567 I, 588 I, 594 I, 604 I DHGB; vgl. *Çağa* [Fn. 9] II § 4.2.2.6.; *Prüßmann/Rabe* [Fn. 60] § 567 F 1) Bereitschaftsanzeige auch für das Landfrachtrecht normiert. Daß diese Anzeigen, die in fast sämtlichen Teilfrachtrechten gesetzlich vorgesehen sind, insgesamt unter das wörtliche Angebot des § 295 BGB zu subsumieren sind, habe ich in meiner in Vorbereitung befindlichen und in Hamburg einzureichenden Dissertation "Die Liegezeit der Seeschifffahrt im System des deutschen Privatrechts" versucht nachzuweisen.

benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen⁸¹. Schließlich ist der Frachtführer verpflichtet, gegen Zug-um-Zug Begleichung seiner Forderungen und Rückgabe des Ladescheins die Güter an den legitimierten Empfänger auszuliefern⁸² und ggf. Nachnamen einzuziehen⁸³. Die Rechtslage ist also weitestgehend im Einklang mit dem deutschen Recht⁸⁴.

4. Haftung des Frachtführers

Nach dem System des Gesetzes⁸⁵ sind vier Haftungstatbestände zu unterscheiden (unten *a-d*), die durch die Gehilfenhaftung ergänzt werden (unten *e*). Auf den zwingenden Charakter dieses Haftungsrechts ist bereits hingewiesen worden (oben I 2).

a) *Skripturhaftung*: Gemäß Art. 772 S. 1 THGB begründet die vorbehaltlose Annahme der Güter und Zeichnung des Ladescheins eine unwiderlegliche Vermutung, daß der Frachtführer die Güter der äußerlich erkennbaren Verfassung nach in gutem Zustand übernommen hat. Aus dieser Bestimmung wird die Skripturhaftung des Frachtführers hergeleitet⁸⁶. Sie greift jedoch dann nicht ein, wenn es sich um äußerlich nicht erkennbare Mängel handelt (Art. 772 S. 2 THGB); zulässig ist also der Beweis, daß ein Schaden wegen verborgener Mängel oder der Güter eigentümlicher Beschaffenheit eingetreten ist (Art. 781 II 2 THGB)⁸⁷.

b) *Obhutshaftung*: Nach dem in Art. 781 I, II S. 1 THGB vorgesehenen Grundsatz haftet der Frachtführer für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn er kann den Beweis führen, daß ihn beim Eintritt des Schadens kein Verschulden trifft. Es handelt sich also um eine Haftung aus

81 Art. 774, 790 THGB = §§ 428 II, 437 DHGB; vgl. dazu ausführlich *Edis* (Fn. 1) § 5 II 3; *Atabek* (Fn. 10) 163 ff.; *Arkan* (Fn. 16) 81 ff.

82 Art. 793 S. 1, 2, 3 THGB (entspricht §§ 614 II [vgl. 436], 624, 448 DHGB); vgl. dazu *Atabek* (Fn. 10) 155 ff.; *Eriş* (Fn. 4) Art. 793, S. 1131 f.; *Doğanay* (Fn. 22) Art. 793, S. 2119 ff.

83 Vgl. *Edis* (Fn. 1) § 5 I; *Atabek* (Fn. 10) 100; *Arkan* (Fn. 16) 89 f.

84 Vgl. etwa *Koller* (Fn. 37) HGB § 425 Rn. 13 ff., sowie die Erläuterungen zu den oben in Fn. 74-81 genannten §§ des DHGB.

85 Das System der Frachtführerhaftung im türkischen Recht findet sich eingehend erörtert in den deutschsprachigen Dissertationen von *Seliçi* (Fn. 1) und *Edis* (Fn. 1). Deshalb beschränkt sich nachfolgende Darstellung auf eine komprimierte Skizze. Einen synoptischen Überblick zur Haftung im türkischen Güterbeförderungsrecht vermittelt in englischer Sprache *Sabih Arkan*, *Liability of Carriers and Forwarding Agents for Loss of or Damage to Goods in Turkey*: *Batider* XIV/3 (1988) 27-35.

86 Näheres bei *Arkan* (Fn. 2) 1035 f.

87 Eine illustrative Diskussion zu diesen Vorschriften findet sich bei *Sabih Arkan*, *Mühürlü Tankerlerle yapılan Sıvı Mal Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu* ("Die Haftung des Frachtführers bei Flüssiggütertransporten mit verblombten Tankern"), in: III. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu ("III. Symposium zum Handelsrecht und der Rspr. des TKH"), Ankara 1986, S. 299-314.

vermutetem Verschulden mit Entlastungsobliegenheit des Frachtführers⁸⁸. Verschuldensmaßstab ist die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns (Art. 20 II THGB). Zusätzlich nennt das Gesetz als vom Frachtführer zu beweisende Befreiungsgründe noch die verborgenen Mängel oder eigentümliche Beschaffenheit oder schlechte Verpackung des Gutes sowie die Handlungen oder Anweisungen des Absenders (Art. 781 II 2, 3 THGB). Hierbei handelt es sich aber nur um Anwendungsbeispiele des allgemeinen Haftungstatbestandes⁸⁹. Hinsichtlich der Haftung für undeklarierte Wertgegenstände wiederholt Art. 786 II THGB die Vorschrift des § 429 II DHGB. Den Umfang des vom Frachtführer für Verlust oder Beschädigung zu leistenden Ersatzes bestimmen Art. 785, 786 III THGB in Übereinstimmung mit § 430 DHGB: demnach ist Ersatzbasis der gemeine Wert⁹⁰, doch kann voller Ersatz gefordert werden, wenn der Schaden vorsätzlich oder grob fahrlässig⁹¹ herbeigeführt ist⁹².

c) *Verspätungshaftung*: Das Überschreiten der vereinbarten oder angemessenen Lieferfrist⁹³ um *weniger als das Doppelte* wird damit sanktioniert, daß die Fracht entsprechend gekürzt wird⁹⁴. Falls dagegen eine Verspätung um *mehr als das Doppelte* der Lieferfrist eintritt, so entfällt der Frachtanspruch, und der Verfrachter haftet auf Schadensersatz. In einer befremdlichen⁹⁵ gesetzgeberischen Entscheidung ist diese Haftung als Kausalhaftung ausgestaltet: der Frachtführer kann sich nur mit dem Beweis entlasten, daß die Verspätung durch Handlungen des Absenders bzw. Empfängers oder durch höhere Gewalt verursacht worden ist⁹⁶. Die Haftungstatbestände wegen Ladungsschäden und Verspätung bestehen nebeneinander.

88 Näheres bei *Seliçi* (Fn. 1) 18 ff.; *Edis* (Fn. 1) § 4 II 2, § 7; *Arkan* (Fn. 16) 47 ff.; *Ülgen* (Fn. 10) 45 ff.; *Atabek* (Fn. 10) 184 ff.; *Eriş* (Fn. 4) Art. 781, S. 1061 ff. mit zahlreichen Entscheidungen des TKH.

89 Vgl. etwa *Seliçi* (Fn. 1) 20; *Edis* (Fn. 1) 74; *Arkan* (Fn. 16) 113 ff.; *ders.* (Fn. 35) 111. Während derselben Rechtslage im Seefrachtrecht (Art. 1061, 1063 I 5, 7 THGB = §§ 606, 608 I 5, 7 DHGB) große Bedeutung wegen der umgekehrten Beweislast (Art. 1063 II THGB = § 608 II DHGB) zukommt, läßt sich das nicht für das Landfrachtrecht sagen.

90 S. bereits oben III 3; ausführlich dazu *Seliçi* (Fn. 1) 84 ff.; *Edis* (Fn. 1) § 9; *Arkan* (Fn. 16) 153 ff. Zum Schicksal des Frachtanspruchs, vgl. *Arkan* (Fn. 55) 352 f.

91 Dem Wortlaut nach stellt das Gesetz auf "schweres Verschulden und Arglist" ab. Diese, vom SchwOR angehauchte (vgl. etwa Art. 454 III SchwOR) Terminologie ist aber wie in § 430 III DHGB zu verstehen; ebenso *Arkan* (Fn. 16) 165 f.

92 Der TKH ist der Auffassung, daß Art. 786 III THGB = § 430 III DHGB auch auf Art. 786 II THGB = § 429 II DHGB Anwendung findet; *Y11HD* (12.12.1974) YKD 1976, 351, 352.

93 S. oben bei Fn. 79.

94 Art. 780 I S. 1 THGB; ausführlich dazu *Edis* (Fn. 1) 118 f.; *Seliçi* (Fn. 1) 68 f.; *Arkan* (Fn. 16) 176 ff.

95 und wahrscheinlich mit Vergeßlichkeit zu erklärenden; vgl. *Atabek* (Fn. 36) 150; *Seliçi* (Fn. 1) 69 Fn. 2.

96 Art. 780 I S. 2, II THGB; ausführlich dazu *Edis* (Fn. 1) § 4 II 2, § 6 II 3 b, § 9 III 3; *Seliçi* (Fn. 1) 68 f.; *Arkan* (Fn. 16) 62 ff., 176 ff.; *Eriş* (Fn. 4) Art. 780, S. 1056 ff. mit Entscheidungen des TKH.

d) *Sonstige Pflichtverletzungen*: Für die Verletzung sämtlicher verbleibenden Verpflichtungen⁹⁷ haftet der Frachtführer aus positiver Vertragsverletzung⁹⁸. Die Anspruchsnorm bildet hier grundsätzlich Art. 96 TOGB (= Art. 97 SchwOR), derzufolge der Schuldner für die nicht gehörige Erfüllung des Vertrags haftet, es sei denn ihm ist kein Verschulden anzulasten. Eine höhenmäßige Beschränkung des Umfangsersatzes schreibt das THGB nur in Art. 797 vor: der abliefernde (letzte) Frachtführer haftet den Vormännern und dem Absender für ihre Forderungen und Nachnamen bis zu deren Höhe⁹⁹. Für die verbleibenden Haftungsfälle greift keine Beschränkung ein¹⁰⁰.

e) *Gehilfenhaftung*: Die Haftung des Frachtführers für seine Gehilfen und Unterfrachtführer¹⁰¹ regeln die Art. 782, 784 THGB in Übereinstimmung mit §§ 431, 432 I DHGB. Hiernach hat der Frachtführer nur ein Verschulden seiner Gehilfen und Unterfrachtführer zu vertreten. Ob die Hilfsperson in Ausübung der Verrichtung gehandelt haben muß, oder ein Verschulden bei Gelegenheit derselben ausreicht, ist umstritten¹⁰². Ebenfalls als ungeklärt muß gelten, ob Art. 782, 784 THGB auch auf die kausale Verspätungshaftung Anwendung finden¹⁰³. Falls der Frachtführer wegen sonstiger Pflichtverletzungen aufgrund Art. 96 TOGB in Anspruch genommen wird, so richtet sich die Gehilfenhaftung nach der ebenfalls allgemeinen Bestimmung des Art. 100 TOGB (= Art. 101 SchwOR)¹⁰⁴. Als Anspruchsgrundlage des Ersatzberechtigten gegenüber der Hilfsperson wird auf den Tatbestand der unerlaubten Handlung (Art. 41 TOGB = Art. 41 SchwOR) zurückgegriffen¹⁰⁵.

5. Erlöschen der Ansprüche und Verjährung

In Übereinstimmung mit den deutschen und schweizer Bestimmungen regelt auch das THGB zwei unterschiedliche Rechtsfolgen bezüglich des Anspruchsverfalls. Während bestimmte Forderungen gegen den Frachtführer unter gewissen Voraussetzungen unmittelbar erlöschen, sind sämtliche frachtvertraglichen Ansprüche einer einheitlichen Verjährungsfrist unterworfen. Das Erlöschen hat das Gericht von Amts

97 S. oben IV 3 b.

98 Ausführlich dazu *Edis* (Fn. 1) § 5 I, II 3, III 2; *Arkan* (Fn. 16) 69 ff.; *Seliçi* (Fn. 1) 17 Fn. 2, 70 ff.

99 Vgl. § 442 I DHGB. Das System der §§ 432 II, 441, 442 DHGB ist in Art. 796, 797 THGB zusammengezogen behandelt.

100 *Arkan* (Fn. 16) 179.

101 Ausführlich dazu *Seliçi* (Fn. 1) 94 f.; *Edis* (Fn. 1) § 8 II 3, III 4; *Arkan* (Fn. 16) 95 ff.; *ders.*, CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk ("Die Gehilfenhaftung nach der CMR"), in: Yaşar Karayalçın'a Armağan ("FS Y. Karayalçın"), Ankara 1988, 319-337.

102 Im ersten Sinne *Seliçi* (Fn. 1) 95; *Edis* (Fn. 1) 128 f.; dagegen *Arkan* (Fn. 16) 99 f.

103 Zu der aufgrund des Gesetzeswortlauts hervorgerufenen Unsicherheit vgl. *Edis* (Fn. 1) 128 f.; *Arkan* (Fn. 16) 101 f.

104 *Arkan* (Fn. 16) 102.

105 Y11HD (20.3.1989) YKD 1989, 1742, 1743.

wegen zu berücksichtigen, wogegen die Verjährung im Wege der Einrede geltend gemacht werden muß.

a) Hinsichtlich des Erlöschens der Ansprüche gegen den Frachtführer¹⁰⁶ wiederholt Art. 788 THGB weitgehend die Bestimmungen des § 438 DHGB¹⁰⁷. Abweichend von dem deutschen Vorbild läßt es aber Art. 788 I THGB genügen, daß das Gut angenommen ist; ob die Forderungen des Verfrachters beglichen sind, bleibt (ebenso, wie in § 39 I KVO) unberücksichtigt. Unter der "Annahme" des Gutes wird auch im türkischen Recht die körperliche Hinnahme der Ladung im Wege der Besitzübertragung verbunden mit der ausdrücklichen oder stillschweigenden Erklärung des Empfängers, daß er die Ablieferung der Ladung als der Hauptsache nach vertragsgemäße Leistung anerkennt, verstanden¹⁰⁸. Die vorbehaltlose Annahme führt ausschließlich zum Erlöschen vertraglicher Ansprüche gegen den Frachtführer wegen Teilverlust¹⁰⁹ oder Beschädigung des Gutes. Unberührt bleiben Ansprüche aus unerlaubter Handlung, auch wenn sie sich auf Ladungsschäden beziehen, sowie sämtliche übrigen Ansprüche des Absenders oder Empfängers bzw. derer Rechtsnachfolger¹¹⁰. Die Verwirkung wird ausgeschlossen, wenn die Ladung nur unter Vorbehalt angenommen wird¹¹¹, oder wenn eine Besichtigung durch gerichtlich bestellte Sachverständige veranlasst wird¹¹². Falls der Frachtführer oder seine Leute¹¹³ den Schaden vorsätzlich¹¹⁴ oder grob fahrlässig herbeigeführt haben, bleiben die Schadensersatzansprüche erhalten¹¹⁵. Die Beweislast für Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit trägt der Anspruchsberechtigte¹¹⁶.

b) Als allgemeine Bestimmung sieht Art. 767 I THGB eine einheitliche Verjährungsfrist von einem Jahr vor. Diese Vorschrift umfaßt sämtliche

106 S. hierzu ausführlich *Atabek* (Fn. 10) 303 ff.; *Arkan* (Fn. 16) 200 ff.

107 Die eher unbedeutenden Unterschiede sind, daß die zur Schadensfeststellung vorgesehene Frist von sieben Tagen (§ 438 III S. 1 DHGB) in Art. 788 II 2 THGB auf *acht Tage* bemessen ist, daß § 438 III S. 2 DHGB im THGB fehlt, und daß § 438 IV DHGB in Art. 795 II THGB geregelt ist.

108 Vgl. *Arkan* (Fn. 16) 200; *Koller* (Fn. 37) HGB § 436 Rn. 2.

109 Bei Ganzverlust findet Art. 788 THGB keine Anwendung, da hier von einer Annahme nicht die Rede sein kann; *Y11HD* (29.1.1980) Ankara Barosu Dergisi ("Zeitschrift der Anwaltskammer Ankara") 1980, 278, 279; *Arkan* (Fn. 16) 204.

110 Vgl. *Atabek* (Fn. 10) 306; *Arkan* (Fn. 16) 203 f. Die Lage weicht also ab vom deutschen (insbesondere § 39 KVO) Recht, vgl. *Koller* (Fn. 37) HGB § 438 Rn. 3.

111 S. dazu *Arkan* (Fn. 16) 204 ff.

112 S. dazu ausführlich *Atabek* (Fn. 10) 307 ff.

113 Etwa der Fahrer des LKW, vgl. illustrativ *Y11HD* (20.9.1991) YKD 1991, 1672, 1673.

114 Offenbar inspiriert durch Art. 452 I SchwOR spricht Art. 788 III THGB von "Täuschung" (vgl. oben Fn. 91). Dies ist zumindest so zu verstehen, daß vorsätzliche Schadenszufügung wie auch vorsätzliche Verheimlichung eines Schadens unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen; vgl. *Arkan* (Fn. 16) 208; *Eriş* (Fn. 4) Art. 788, S. 1115.

115 Art. 788 III THGB (= § 438 V DHGB); vgl. Art. 452 I SchwOR.

116 Vgl. *Y11HD* (14.1.1980), in: *Eriş* (Fn. 4) N. 1974; *Y11HD* (6.2.1987), in: *Eriş* (Fn. 4) N. 1979; *Arkan* (Fn. 16) 208.

vertraglichen Ansprüche sowie solche, die auf ungerechtfertigter Bereicherung beruhen. Forderungen wegen unerlaubter Handlung folgen ihrer eigenen Verjährungsfrist, die gemäß Art. 60 I TOGB ebenfalls ein Jahr beträgt¹¹⁷.

6. Pflichtversicherung

Das geltende türkische Recht kennt im Bereich der Güterbeförderung zur Straße keine Transportpflichtversicherung¹¹⁸. Unbenommen bleibt es den Ladungsbeteiligten, eine Straßentransportversicherung für die Güter zu nehmen. Dieser Versicherungsumfang ist in Art. 1311 ff. THGB in gewisser Anlehnung an §§ 129 ff. des deutschen Versicherungsvertragsgesetzes geregelt, wobei als ergänzende Rechtsquelle auf die Bestimmungen zur Güterversicherung gegen die Gefahren des Seetransports verwiesen wird (Art. 1311 THGB)¹¹⁹. Obwohl die Türkei der CMR noch nicht beigetreten ist, wird in der Praxis von der CMR-Versicherung fast ausnahmslos Gebrauch gemacht. Dieser Schutz kann aber nach türkischem Versicherungsrecht nicht im Inland gewährt werden, so daß türkische Frachtführer stets im Ausland, u.z. vorwiegend im deutschen Markt, CMR-versichert sind.

V. Speditionsrecht

Die gesetzlichen Bestimmungen zum Speditionsgeschäft (Art. 808-815 THGB) geben weitestgehend den Inhalt der §§ 407-415 DHGB wieder, mit einer grundlegenden Abweichung: in bezug auf die Güterbeförderung untersteht der Spediteur den Bestimmungen über den Frachtvertrag (Art. 808 II THGB). Aufgrund dieser Vorschrift, die dem Art. 439 HS. 2 SchwOR übernommen worden ist, hat sich ein selbständiges Speditionsrecht kaum entfaltet; für sämtliche Speditionsgeschäfte bleibt letztendlich das

117 Gemäß Art. 767 IV THGB können der Empfänger oder Absender ihre Ansprüche immer im Wege der Einrede geltend machen, sofern sie innerhalb Jahresfrist reklamieren haben und der Anspruch nicht infolge Annahme des Gutes verwirkt ist. Praktisch hat diese Vorschrift kaum Bedeutung, da sämtliche Ansprüche der einjährigen Verjährung unterliegen, *Arkan* (Fn. 16) 214. Bei der Übernahme dieser Vorschrift aus Art. 454 II SchwOR hat der Gesetzgeber übersehen, daß dort die Ansprüche des Frachtführers der allgemeinen Verjährung von fünf bzw. zehn Jahren unterstehen. Art. 767 IV THGB ist mit Art. 32 (2) CMR nicht vergleichbar, denn die Handlungen gemäß Art. 767 IV THGB hemmen die Verjährungsfrist nicht; vgl. *Y11HD* (1.12.1987) *YKD* 1988, 655, 656.

118 Vgl. *Ülgen* (Fn. 10) 112 ff. Hingewiesen sei aber auf Art. 91 des Straßenverkehrsgesetzes, wonach Haftpflichtversicherungen zwingend vorgeschrieben sind.

119 Das Recht der Seeversicherung ist insgesamt in §§ 1339 ff. THGB geregelt; diese Vorschriften sind aus einer –teilweise wünschenswerten– Übersetzung der im deutschen Recht obsolet gewordenen (vgl. etwa *Prißmann/Rabe* [Fn. 60] Anm. zu §§ 778-900) §§ 778 ff. DHGB hervorgegangen.

Haftungssystem der Frachtgeschäfte bestimmend. Dies wird umso mehr bekräftigt durch Art. 814 III THGB, wonach die Art. 814 I, II THGB (= §§ 412, 413 DHGB) für zwingend erklärt worden sind. Schließlich kann sich nach dem TKH ein Spediteur auf diese Eigenschaft dann nicht berufen, wenn er im Frachtbrief die Übernahme des Gutes bestätigt hat¹²⁰. Mithin geht im türkischen Recht die Spediteureigenschaft fast ausnahmslos in der Frachtführereigenschaft auf¹²¹.

120 Y11HD (9.3.1988) Yasa 1988, 1028, 1029 = in: Eriş (Fn. 4) N. 2072.

121 Vgl. etwa Y11HD (22.4.1986) YKD 1986, 1163, wonach Spediteure für Unterfrachtführer gemäß Art. 784 THGB haften; Eriş (Fn. 4) Art. 808, S. 1177; Sabih Arkan, Yolcu ve Eşya Taşımalarında Aracılık Faaliyetlerine İlişkin Yargıtay Kararları Üzerine Bir İnceleme ("Eine Untersuchung zur Rspr. des TKH auf dem Gebiet des Speditionsrechts und der Personenbeförderungsvermittlung"): Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi - "AHFD" - ("Zeitschrift der Rechtsfakultät Ankara") XL (1988) 313-320 (320); ders., Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler ("Die Bestimmungen zu den Verpflichtungen und der Haftung des Spediteurs"): AHFD XXXVII (1980) 320 ff.