

Produktverunreinigung im Tankschiff



»Revidirte Rheinschiffahrts-Acte« von 1868, Foto: ZK

Die Obhutshaftung des Frachtführers nach Artikel 16 I CMNI entfällt, wenn der Frachtführer beweist, dass er selbst und seine Erfüllungsgehilfen den Schaden bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt nicht hätten vermeiden können.

Wird im Rahmen der sogenannten Fußprobe im Schiff eine Verunreinigung des Produktes festgestellt, dann ist – selbst wenn die Verunreinigung im Schiff eingetreten ist – die nach Artikel 16 CMNI geforderte Sorgfalt erfüllt, wenn die aus normalem Baustahl ohne Beschichtung hergestellten Laderäume und Rohrleitungen des Schiffes zuvor von einer anerkannten Fachfirma nach dem üblichen und zuverlässigen butter-wash-Verfahren (Buttern) gereinigt wurde und das im Schiff vorhandene Abpumpsystem von der Klasse abgenommen ist.

Hat ein unabhängiger Sachverständiger das Schiff inspiziert und freigegeben, darf sich die Schiffseite auf die Inspektion und Freigabe durch den Surveyor verlassen unabhängig davon, ob dieser vom Absender oder vom Umschlagsbetrieb beauftragt wurde und unabhängig davon, ob der Surveyor die Rohrleitungen ebenso wie die Tanks inspiziert hat oder nicht.

Hat der Frachtführer die gebotene Sorgfalt an den Tag gelegt, ist es nicht entscheidungserheblich, ob und gegebenenfalls wie und warum es zur Verunreinigung des Produktes auf dem Schiff kam, für einen durch Zufall eingetretenen Schaden haftet das Schiff nicht.

Urteil des Landgerichts Hamburg vom 15. Juni 2016, Az.: 417 HK O 105/15, nicht rechtskräftig.

Aus dem Tatbestand:

Die Parteien streiten um die Verunreinigung einer Ladung eines Binnenschiffes.

Die Klägerin ist Warentransportversicherer der Fa. M GmbH & Co. KG in Saarlouis. Diese beauftragte die Beklagte mit dem Transport von 1.400 t des Öls Yubase 4 und 700 t des Öls Yubase 6 von Dordrecht/Niederlande nach Dillingen/Deutschland, beginnend am 27.3.15, wobei die TTB und Liegegelder nach der BinSchLV vereinbart waren. Die Beklagte beauftragte die Nebenintervenientin mit der Durchführung der Reise, die das Schiff A einsetzte. Diese ließ die Tanks des Schiffes am 25.3.15 bei der Fa. X in Moerdijk/Niederlande reinigen. Der Reinigungserfolg ist streitig. Ein unabhängiger Surveyor der Fa. Y gab das Schiff zum Beladen frei. Am 27.3.15 begann der Ladevorgang in Dordrecht, wobei (mit streitigem Ergebnis) Proben aus den Landtanks und am Ende der Ladeleitung genommen wurden. Nachdem die Beladung in einem Tank bis zur Höhe eines Fußes gelangt war, wurde eine Probe entnommen (first foot), die ein verunreinigtes Öl zeigte; Einzelheiten sind streitig. Die Beladung wurde abgebrochen und das Schiff verholte zum Tank Terminal in Pernis/Rotterdam/Niederlande ...

Aus den Entscheidungsgründen:

... Zugunsten der Klägerin kann ... angenommen werden, dass die Verunreinigung der First-Foot-Probe auf der A durch eine Verunreinigung in deren Laderaum oder deren Rohrleitungen verursacht worden ist.

Ein Schadensersatzanspruch besteht gleich wohl nicht. Denn auf das streiti-

ge Vertragsverhältnis ist das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt (CMNI) anwendbar. Nach dessen Art 16 und 17 haftet zwar der Frachtführer für den Schaden, der durch die Beschädigung der Güter bis zur Ablieferung erfolgt, und zwar auch, soweit er sich zur Erfüllung seiner Verpflichtungen Bediensteter oder Beauftragter bedient (Art 17). Die Haftung besteht jedoch nicht, wenn er beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden können und deren Folgen er nicht abwenden konnte. So liegt es hier.

Die Beklagte hat sich der Nebenintervenientin bedient, für die sie haftet. Diese hat ein Schiff gestellt, gegen deren allgemeine Tauglichkeit keine Bedenken geäußert sind. Selbst der Umstand, dass die Tanks aus normalem Baustahl ohne Beschichtung hergestellt waren, erscheint nicht als Versäumnis oder Verstoß gegen die Pflichten eines sorgfältigen Frachtführers. Solcher Stahl kann zwar rosten (und Rostpartikel waren möglicherweise Teil der Verunreinigung), wenn er leer ist; dies geschieht aber nur nach längerer Zeit durch Luft- oder Wassereinfluss. Hier lagen zwischen dem Ende der Reinigung und dem Beginn der Verladung nur wenige Stunden, die nicht ursächlich sein können.

Die Beklagte bzw. die Nebenintervenientin haben eine anerkannte Fachfirma mit der Reinigung beauftragt; das haben beide so vorgetragen, die Beweisaufnahme durch die Zeugen van L und E hat diese Eigenschaft der Fa. X deutlich gemacht und die Klägerin hat hiergegen nichts eingewendet.

Die Beklagte bzw. die Nebenintervenientin haben bei der Fa. X ein gebräuchliches

und geeignetes Reinigungsverfahren in Auftrag gegeben. Die genannten Zeugen haben das gewählte Butter-Wash-Verfahren im Einzelnen beschrieben und von der Üblichkeit und Zuverlässigkeit namentlich durch die dort eingesetzten Maschinen berichtet. Dem folgt, weil auch die Klägerin hiergegen nichts erinnert, das Gericht ...

Schließlich ist unstrittig, dass nach der Reinigung ein unabhängiger Sachverständiger der Fa. Y das Schiff inspiziert und freigegeben hat. Auf die Frage, wer diesen beauftragt hat, kommt es nicht an. Selbst wenn ihn die Fa. M oder die Ladestelle beauftragt hätte, durften sich die Beklagte und die Nebenintervenientin mit dieser Kontrolle zufrieden geben, denn auf die unabhängige Begutachtung durften sie sich verlassen. Dass dieser Sachverständige die Rohrleitungen nicht inspiziert hat, kann zugunsten der Klägerin angenommen werden; hierfür bestand aber auch kein Anlass denn es gab nur ein Zuflussrohr, durch das Reinigungswasser abgeführt werden musste und das deshalb als mit gereinigt anzusehen war.

Die Beklagte hat deshalb bewiesen, dass sie und ihre Subunternehmer, die Fa. Z und die Fa. X alles getan haben, was ein ordentlicher Frachtführer tun musste, um ihre Pflichten aus Art 16 CMNI zu genügen. Wenn es gleichwohl durch eine unbekannt Begebenheit zu der Verunreinigung auf dem Schiff kam, haftet die Beklagte dafür nach der CMNI nicht ...

Anmerkung der Redaktion:

Mit Tankmotorschiffen werden die unterschiedlichsten Produkte transportiert, deren Empfindlichkeit gegen Verunreinigungen jeweils sehr spezifische und unterschiedliche Reinheitsanforderungen an die Laderäume eines Tankschiffes notwendig

machen können. In der Praxis kommt es deshalb nicht selten zu Diskussionen darüber, ob eine im Schiff festgestellte Verunreinigung des Produktes zu einer Güterschadenhaftung des Frachtführers nach Artikel 16 I CMNI oder nach den entsprechenden Vorschriften nationalen Rechtes, in Deutschland § 425 I HGB, führt.

Nach Artikel 16 I CMNI kann sich der Frachtführer bei internationalen Transporten entlasten, indem er beweist, dass bei einfacher Sorgfalt des Talfahrers der Schadeneintritt nicht vermeidbar war. Die nationalen Rechte weichen davon teilweise ab, das deutsche Recht zum Beispiel fordert eine Unvermeidbarkeit bei größter Sorgfalt (§ 426 HGB), der Sorgfaltsmaßstab ist also deutlich strenger.

Das Landgericht Hamburg hat in der wiedergegebenen Entscheidung richtig erkannt, dass sich Sauberkeitsanforderungen an ein Tankschiff nicht absolut definieren lassen. Die Sorgfalt eines Frachtführers bei der Entgegennahme von flüssigen Produkten hat sich nach den üblichkeiten in der Tankschiffahrt zu richten. Völlig unkritisch sind Restmengen in den Tanks, wenn kein Produktwechsel erfolgt, solange die Restmenge nicht ein maßgebliches Manko hinsichtlich der Mengenermittlung darstellt. Bestimmte Produktwechsel sind ebenfalls ohne jede Reinheitsanforderung möglich, weil das Vorprodukt und das zu transportierende Produkt kompatibel sind. Ohne besondere Absprache ist der Frachtführer lediglich verpflichtet, ein leeres Schiff vorzulegen. Allein durch Adhäsion und dadurch, dass ein vollständiges Leeren der Schiffstanks in der Regel technisch nicht möglich ist, ist ein leeres Schiff niemals frei von technisch unvermeidbaren Restmengen. Gleichwohl ist im Regelfall mehr als ein ordnungsgemäßes Löschen des Schiffes vom Frachtführer nicht geschuldet.

Bestimmte Produktwechsel machen aber darüber hinausgehende Maßnahmen notwendig, so zum Beispiel das in der vorstehenden Entscheidung genannte Buttern, also das Ausspritzen der Tanks mit hohem Druck und heißem Wasser. Selbst dieses Reinigungsverfahren lässt aber gewisse Produktpuren zurück, die bei sehr empfindlichen Produkten eine Veränderung der Produktqualität nach sich ziehen können. Dabei reichen bei besonders empfindlichen Produkten wie zum Beispiel Ethanol schon Rückstände, die sich im verunreinigten Produkt chemisch nicht mehr messen lassen, sondern nur olfaktorisch, also am veränderten Geruch des Produktes zu erkennen sind. In den Ladungstanks lassen sich vor Beladung derartige Rückstände möglicherweise durch einen sogenannten wall-wash-test ermitteln, dabei wird die Laderaumwand mit einem Lösungsmittel abgespült, das

Lösungsmittel wird dann auf Rückstände analysiert. Das sogenannte Entgasen dient normalerweise dazu, einer möglichen Explosionsgefahr zu begegnen, es kann aber auch im Interesse eines Produktwechsels notwendig sein.

In der wiedergegebenen Entscheidung ist nicht angegeben, welche Reinheitsvorgaben der Absender des Produktes gemacht hatte. Es ist Sache des Absenders als Warenfachmann, Reinheitsanforderungen an das Schiff zu formulieren. Diese wiederum sind abhängig von der Empfindlichkeit des Produktes. Bei weniger empfindlichen Produkten, wie zum Beispiel den meisten Mineralölprodukten, reicht es, wenn eine Vorladungsliste angefordert wird. Der Absender kann dann überprüfen, ob die zuvor geladenen und transportierten Produkte die Gefahr eines Produktschadens des zu transportierenden Produktes mit sich bringen. Der Absender kann dann davon absehen, dieses Schiff zu beladen, oder er kann bestimmte Reinheitsanforderungen stellen. So reicht es bei vielen Produkten, wenn ein leeres Schiff vorgelegt wird, also ein Schiff, das bis auf technisch unvermeidbare Restmengen leer ist. Welche Restmengen wiederum technisch unvermeidbar sind, hängt von der Beschaffenheit des Resteentleerungssystems und der Bauart des Schiffes ab. Bei herkömmlichen Saugleitungen können dies leicht 10 bis 100 ltr im Produkt sein, beim sogenannten efficient stripping werden Tanks bis auf eine Restmenge von wenigen Litern geleert. Darüber hinaus kann ein Absender beim Abschluss des Frachtvertrages auch ein restmengenfreies, ein ausgewaschenes oder ein entgastes Schiff verlangen. Viele Produkte lassen sich auch nur in gecoateten Schiffen transportieren oder gar in Schiffen mit Edelstahl tanks.

Dabei ist es nicht Aufgabe des Frachtführers als Transportfachmann festzustellen, ob sein Schiff für ein bestimmtes Produkt geeignet ist oder nicht. Der Frachtführer ist nur für eine betriebssichere Verladung zuständig, also dafür, dass Schiff und Ladung die Gefahren der Reise, in der Regel die nautischen Gefahren, überstehen. (Die Katastrophe des TMS »Waldhof« war dafür ein Beispielfall.) Ohne besondere Vereinbarung erfüllt der Frachtführer die gebotene Sorgfalt in der Binnentankschiffahrt, wenn er ein leeres Schiff vorlegt und der Landseite die Gelegenheit zur Inspektion gibt. Aufgabe des Warenabsenders als Warenfachmann ist es, an das Schiff Anforderungen des Reinheitsgrades zu stellen, die auf die chemische Beschaffenheit und gegebenenfalls besonderen Empfindlichkeiten des zu transportierenden Produktes abgestimmt sind. Dieser Rechtsgedanke findet sich auch in Artikel 18 (insbesondere I, lit. d) CMNI und § 427 (insbesondere I, Ziffer 4) HGB.

Deshalb sind die Absender bei Tankschifftransporten gut beraten, wenn sie klar definierte Anforderungen an das Schiff schon im Frachtvertrag formulieren. Die Übergabe eines Produktmerkblattes reicht dafür in der Regel nicht aus, weil es nicht Aufgabe des Schiffsführers ist, in Abhängigkeit von der Produktbeschaffenheit die Reinheitsanforderungen an sein Schiff zu definieren. Dies ist Aufgabe des Absenders.

Ein weiterer sehr wichtiger Gesichtspunkt für die Ladungsschadenhaftung ist, dass in der Tankschiffahrt bei sensiblen Produkten in aller Regel beim Laden und gelegentlich sogar beim Löschen ein Surveyor anwesend ist. Der Surveyor wird in der Regel von der Landseite beauftragt und hat Gelegenheit, vor der Beladung das gesamte Schiff und die Sauberkeit dessen Räume und Leitungen zu inspizieren. Der Surveyor hat aber auch zu überprüfen, ob die Beschaffenheit der Laderäume und Rohrleitungen den spezifischen Produkthanforderungen des Produktes entsprechen oder nicht. Gibt eine Surveyor das Schiff zur Beladung frei, dann akzeptiert der Absender das vorgelegte Schiff als für das Produkt grundsätzlich transportgeeignet. In diesem Fall müssen schon sehr schwere Versäumnisse des Schiffes hinzukommen, um eine Haftung des Frachtführers für eine gegebenenfalls eingetretene Kontamination zu begründen. Auch insoweit ist der vorliegenden Entscheidung uneingeschränkt zuzustimmen.

Ebenfalls richtigerweise hat das Landgericht Hamburg entschieden, dass es für den Fall, dass die übliche Sorgfalt vom Frachtführer eingehalten wurde, nicht darauf ankommt, ob überhaupt und wenn ja, wo das Produkt kontaminiert worden ist. Häufig lässt sich überhaupt nicht aufklären, warum und wie es zu einer Kontamination gekommen ist. In aller Regel werden an den Umschlagsplätzen die unterschiedlichsten Produkte umgeschlagen, so dass im weitläufigen Rohrsystem auf der Landseite zahlreiche Verunreinigungsquellen denkbar sind. Dem kann die Landseite begegnen, indem direkt am Flansch Land/Schiff eine Probe gezogen wird, die aber auch nur einen zeitlich punktuellen Nachweis erbringen kann. Darüber hinaus gibt es die beschriebene Fußprobe, also das Befüllen eines Tanks nur bis etwa ein Fuß Höhe, so dass sich die Beschaffenheit des probeweise geladenen Produktes im Schiff kontrollieren lässt. Aber selbst wenn der lückenlose Nachweis einer Verunreinigung im Schiff geführt werden kann, kann die Haftung des Frachtführers bei internationalen Transporten entfallen, wenn er die angesichts der Vertragsbedingungen geforderte einfache Sorgfalt eines Frachtführers beachtet hat.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main

Urteil des Landgerichts Hamburg vom 15. Juni 2016, Az.: 417 HK O 105/15, nicht rechtskräftig.

Tatbestand

Die Parteien streiten um die Verunreinigung einer Ladung eines Binnenschiffes.

Die Klägerin ist Warentransportversicherer der Fa. M GmbH & Co. KG in Saarlouis. Diese beauftragte die Beklagte mit dem Transport von 1.400 t des Öls Yubase 4 und 700 t des Öls Yubase 6 von Dordrecht/Niederlande nach Dillingen/Deutschland, beginnend am 27.3.15, wobei die TTB und Liegegelder nach der BinSchLV vereinbart waren. Die Beklagte beauftragte die Nebenintervenientin mit der Durchführung der Reise, die das Schiff A einsetzte. Diese ließ die Tanks des Schiffs am 25.3.15 bei der Fa. X in Moerdijk/Niederlande reinigen. Der Reinigungserfolg ist streitig. Ein unabhängiger Surveyer der Fa. Y gab das Schiff zum Beladen frei. Am 27.3.15 begann der Ladevorgang in Dordrecht, wobei (mit streitigem Ergebnis) Proben aus den Landtanks und am Ende der Ladeleitung genommen wurden. Nachdem die Beladung in einem Tank bis zur Höhe eines Fußes gelangt war, wurde eine Probe entnommen (first foot), die ein verunreinigtes Öl zeigte; Einzelheiten sind streitig. Die Beladung wurde abgebrochen und das Schiff verholte zum Tank Terminal in Pernis/Rotterdam/Niederlande. Dort wurden weitere Untersuchungen durchgeführt. Am 29.3.15 wurde die bereits verladene Menge von ca. 36 t in zwei Tankanhänger umgefüllt und später anderweitig verwertet. Die Beklagte berechnete später zusätzlich zu dem ursprünglich vereinbarten Frachtlohn Liegegelder von € 15.070.-, die aus streitigen Gründen an die Beklagte bezahlt wurden.

Die Klägerin bringt vor, die Verunreinigungen beruhten auf einer nicht ordentlich ausgeführten Reinigung des Schiffes und insbesondere von deren Rohrleitungen; dafür habe die Beklagte zu haften, die für das Handeln der Fa. und der Reinigungsfirma X einzustehen habe. Der Besichtigter der Fa. Y, der das gereinigte Schiff inspiziert habe, habe eine Untersuchung der Rohre, durch deren Inhalt die Verunreinigung mutmaßlich eingetreten sei, nicht vorgenommen und nicht vornehmen können. Der Fa. M sei durch die Verunreinigung nach dem Gutachten der Fa. C ein Schaden von € 36.688,53 entstanden, den die Klägerin ersetzt habe. Die Beklagte habe auch zu Unrecht das Liegegeld erhalten, denn die Liegezeit sei allein Folge der von ihr zu vertretenden Verunreinigung der Ware. Zwischen der Fa. M und der Beklagten sei vereinbart worden, dass das Liegegeld zunächst bezahlt, aber im Fall der Klärung der Schadensverursachung zu Lasten der Beklagten wieder zurück zu gewähren sei.

Die Klägerin beantragt deshalb mit der am 21.12.15 zugestellten die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin € 57.60963 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen und bestreitet, dass das Öl in dem von der Beklagten gestellten Schiff eingetreten sei. Sie habe das Schiff durch eine Fachfirma mittels eines geeigneten Standardverfahrens (»Butterwash«) reinigen lassen und ein unabhängiger Sachverständiger habe danach das Schiff inspiziert.

Der Vortrag der Klägerin zur Schadenshöhe sei nicht ausreichend, die Lagerkosten und der Mindererlös seien zu hoch; es hätte ein höherer Preis erzielt werden können, zumal der Verkauf nicht eilbedürftig gewesen sei. Dass die Klägerin die Fa. M entschädigt habe, sei nicht dargelegt.

Die Beklagte meint, der Transport sei nach der CMNI zu beurteilen und die Beklagte schulde nicht mehr als die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers, die sie angewendet habe. Das Liegegeld sei zutreffend berechnet worden und die Klägerin habe es in Kenntnis ihrer angeblichen Nichtschuld gezahlt, weshalb es selbst dann nicht zurück zu zahlen sei, wenn die Beklagte die Verunreinigung zu vertreten habe.

Die Nebenintervenientin ist dem Rechtsstreit auf Seiten der Beklagten beigetreten und hat wie diese beantragt, die Klage abzuweisen.

Sie unterstützt das Vorbringen der Beklagten und trägt insbesondere vor, sie habe das Schiff ordnungsgemäß reinigen lassen.

Wegen des übrigen Sachvortrags der Parteien wird auf die eingereichten Schriftsätze und Anlagen sowie auf die Protokolle der mündlichen Verhandlungen verwiesen. Das Gericht hat Beweis erhoben über den Verlauf der Reinigung durch Vernehmung der Zeugen van L und E. Insoweit ergeben sich Einzelheiten aus dem Protokoll vom 13.4.16. Der der Klägerin nachgelassene Schriftsatz vom 31.5.16 ist berücksichtigt worden.

Entscheidungsgründe:

Die Entscheidung ergeht mit Zustimmung der Parteien durch den Vorsitzenden der Kammer für Handelssachen allein, § 349 III ZPO.

Die Klage ist zulässig, aber nicht begründet.

Zugunsten der Klägerin kann angenommen werden, dass sie ihre Klageberech-

tigung unter Bezug auf die Versicherungspolice und die Zahlungsquittung ausreichend belegt hat, also Inhaberin der eingeklagten Ansprüche ist. Zugunsten der Klägerin kann ebenfalls angenommen werden, dass die Verunreinigung der First-Foot-Probe auf der A durch eine Verunreinigung in deren Laderaum oder deren Rohrleitungen verursacht worden ist.

Ein Schadensersatzanspruch besteht gleichwohl nicht. Denn auf das streitige Vertragsverhältnis ist das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt (CMNI) anwendbar. Nach dessen Art 16 und 17 haftet zwar der Frachtführer für den Schaden, der durch die Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme der Güter bis zur Ablieferung erfolgt, und zwar auch, soweit er sich zur Erfüllung seiner Verpflichtungen Bediensteter oder Beauftragter bedient (Art 17). Die Haftung besteht jedoch nicht, wenn er beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden können und deren Folgen er nicht abwenden konnte. So liegt es hier.

Die Beklagte hat sich der Nebenintervenientin bedient, für die sie haftet. Diese hat ein Schiff gestellt, gegen deren allgemeine Tauglichkeit keine Bedenken geäußert sind. Selbst der Umstand, dass die Tanks aus normalem Baustahl ohne Beschichtung hergestellt waren, erscheint nicht als Versäumnis oder Verstoß gegen die Pflichten eines sorgfältigen Frachtführers. Solcher Stahl kann zwar rosten (und Rostpartikel waren möglicherweise Teil der Verunreinigungen), wenn er leer ist; dies geschieht aber nur nach längerer Zeit durch Luft- oder Wassereinfluss. Hier lagen zwischen dem Ende der Reinigung und dem Beginn der Verladung nur wenige Stunden, die nicht ursächlich sein können.

Die Beklagte bzw. die Nebenintervenientin haben eine anerkannte Fachfirma mit der Reinigung beauftragt; das haben beide so vorgetragen, die Beweisaufnahme durch die Zeugen van L und E hat diese Eigenschaft der Fa. X deutlich gemacht und die Klägerin hat hiergegen nichts eingewendet.

Die Beklagte bzw. die Nebenintervenientin haben bei der Fa. X ein gebräuchliches und geeignetes Reinigungsverfahren in Auftrag gegeben. Die genannten Zeugen haben das gewählte Butter-Wash-Verfahren im Einzelnen beschrieben und von der Üblichkeit und Zuverlässigkeit namentlich durch die dort eingesetzten Maschinen berichtet. Dem folgt, weil auch die Klägerin hiergegen nichts erinnert, das Gericht.

Soweit die Klägerin mutmaßt, dass sich die Reinigung nicht auf die Rohrleitungen

erstreckt habe, hat die Beklagte bewiesen, dass das nicht zutrifft. Der Zeuge E hat in vollem Umfang glaubhaft angegeben, dass der hier fragliche Tank durch eine einzige Leitung befüllt und geleert wurde; eine separate Zuleitung gebe es nicht. Wenn das so war, muss das gesamte Reinigungswasser über die einzige Leitung abgepumpt worden sein, von der die weiteren Zeugen zur Überzeugung des Gerichts bei dieser Vorladung und einer Spüldauer von 50 Minuten angegeben haben, nur noch reines Wasser führt. Das im Schiff vorhandene Abpumpsystem war auch mit dem Klassezertifikat (B3) abgenommen und gewährleistetete, dass nur eine ganz geringe Restmenge in Rohren verbleiben konnte (5 l); diese Menge kann die vorgefundenen Verunreinigungen in 36 t Öl nicht erklären.

Schließlich ist unstrittig, dass nach der Reinigung ein unabhängiger Sachver-

ständiger der Fa. Y das Schiff inspiziert und freigegeben hat. Auf die Frage, wer diesen beauftragt hat, kommt es nicht an. Selbst wenn ihn die Fa. M oder die Lade- stelle beauftragt hätte, durften sich die Beklagte und die Nebenintervenientin mit dieser Kontrolle zufrieden geben, denn auf die unabhängige Begutachtung durften sie sich verlassen. Dass dieser Sachverständige die Rohrleitungen nicht inspiziert hat, kann zugunsten der Klägerin angenommen werden; hierfür bestand aber auch kein Anlass denn es gab nur ein Zuflussrohr, durch das Reinigungswasser abgeführt werden musste und das deshalb als mit gereinigt anzusehen war. Die Beklagte hat deshalb bewiesen, dass sie und ihre Subunternehmer, die Fa. Z und die Fa. X alles getan haben, was ein ordentlicher Frachtführer tun musste, um ihre Pflichten aus Art 16 CMNI zu genügen. Wenn es gleichwohl durch eine unbekann- te Begebenheit zu der Verunreinigung auf

dem Schiff kam, haftet die Beklagte dafür nach der CMNI nicht.

Hiergegen wendet sich die Klägerin in ihrem nachgelassenen Schriftsatz ohne Erfolg. Richtig ist zwar, dass die Beklagte für ihre Subunternehmer einzustehen hat. Art. 17 CMNI bedeutet aber nicht, dass die Beklagte, die nach Art 16 CMNI für eigenes Verhalten nur mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers haftet, für jedweden Pflichtverstoß oder sogar für einen im Bereich der Subunternehmer durch Zufall eingetretenen Schaden zu haften hätte; vielmehr gilt für diese derselbe Haftungsmaßstab wie für die Beklagte. Nichts anderes hat das Gericht auch in der Verhandlung vom 13.4.16 angedeutet.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 91, 101 ZPO und die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit aus § 709 ZPO.