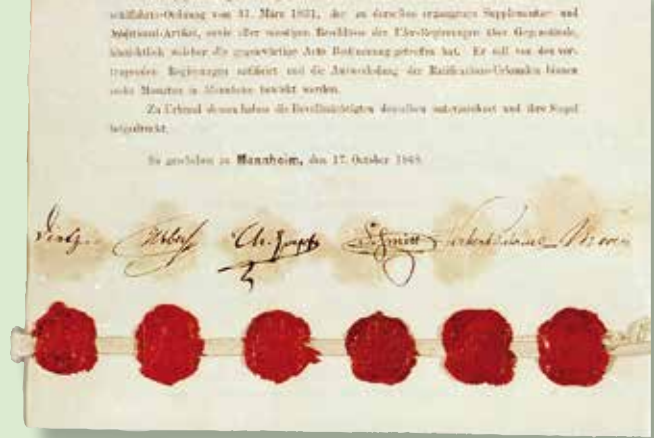


Haftung des Empfängers nach CMNI



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

Das CMNI regelt nicht, wer frachtvertraglich verpflichtet ist, die transportierten Güter am Ablieferungsort zu löschen. Nach dem Recht der Niederlande haftet allein der Empfänger für Schäden am Schiff, die beim Löschen entstanden sind.

Urteil des Hof den Haag vom 23. Februar 2016, Nr. 200.134.933/01 (Rechtbank Rotterdam vom 3. Juli 2013, Az.: C/10/399401, Rolnummer HAZA12-330 vom 3. Juli 2013)

Zusammenfassung:

Die Rechtbank Rotterdam und der Hof den Haag hatten über einen Schaden zu entscheiden, der beim Löschen eines Binnenschiffes in Dünkirchen entstanden war. Der Frachtvertrag unterlag dem CMNI und ergänzend dem Recht der Niederlande.

Beim Löschen der Trockengüter in Dünkirchen mit einem Polypgreifer war durch Fahrlässigkeit des Kranführers ein Schaden am Schiff entstanden. Die Interessenten des Schiffes MS »Elan« haben nicht den Empfänger oder den Löschbetrieb, sondern nur den Absender, also den Anderen des Frachtvertrages, auf Schadenersatz verklagt.

Die Rechtbank in Rotterdam hat die Klage des Frachtführers gegen den Absender abgewiesen mit der Begründung, dass für Schäden beim Löschen ausschließlich der Empfänger hafte und nicht der Absender. Zur Begründung hat die Rechtbank Rotterdam ausgeführt:

»Einschlägig ist das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt (CMNI) und ergänzend das holländische Recht (Artikel 29 CMNI), da der Frachtführer seinen Sitz in den Niederlanden hat und sich in diesem Land auch der Ladehafen befindet ... Das CMNI regelt nicht die Frage, welche Partei für Schaden am Schiff, der beim Löschen von Gütern aus dem Binnenschiff entstanden ist, haftet. Da diese Frage weder im Frachtvertrag noch im Konnossement geregelt ist, muss auf die Artikel des Buch 8, Titel 10, Abschnitt 2 BW (Bürgerliches Gesetzbuch der Niederlande) zurückgegriffen werden ...«

Die Rechtbank Rotterdam verweist auf einen vergleichbaren Fall MS »Minerva« (Rechtbank Rotterdam 1, 1. November 2009; Schip & Schade 2011, 6), bei dem in den Transportbedingungen geregelt war, dass der Absender oder Empfänger zum Löschen gemäß IVTB verpflichtet war, und stellt fest, dass derartige Bedingungen im vorliegenden Fall nicht vereinbart waren. Das Gericht führt weiter aus:

»Im vorliegenden Fall kann die Auffassung von Z (Frachtführer), dass N (Absender) als Absender aufgrund Artikel 8:913 lit. 1 BW verantwortlich ist, nicht zutreffen. Wie festgestellt, war N nicht mit der Behandlung der Güter bei der Löschung befasst und dazu auch nicht verpflichtet, Z hat auch insoweit

keinen konkreten Vorwurf erhoben. Mit anderen Worten: In dieser Sache gilt zwischen den Parteien, dass N auf keinerlei Weise mit der Löschung der Ladung befasst war. Von einer Haftung N für Schäden, die anlässlich der Löschung durch die Behandlung der Güter am Schiff entstanden ist, kann dann keine Rede sein. N hatte in dieser Phase auch nichts zu unternehmen, um den Schaden zu vermeiden ... Artikel 8:929 lit. 2 BW bestimmt, dass der Empfänger verpflichtet ist, die Güter aus dem Schiff zu löschen ... Durch den Empfang der transportierten Güter tritt der Empfänger in den Frachtvertrag einschließlich der daraus resultierenden Rechte und Pflichten ein. Daraus folgt, dass die Haftung des Absenders aus Artikel 8:913 BW, soweit sie die Behandlung von Sachen anlässlich der Löschung betrifft, übergegangen ist auf den Empfänger. Ob der Empfänger die Güter selbst löscht oder ob er dafür einen Erfüllungsgehilfen einsetzt, macht dabei keinen Unterschied (6:76 BW). Das bedeutet, dass A (der Empfänger) in diesem Fall verantwortlich gemacht werden kann, soweit bei der Löschung in Dünkirchen durch S Schaden an den Ladewänden des MS »Elan« entstanden ist, es sei denn, dass dieser Schaden verursacht wurde durch Umstände, die ein sorgfältiger Absender respektive Empfänger nicht hätte vermeiden können und dessen Folgen er nicht hätte verhindern können ...

Mit der vorstehenden Begründung hat die Rechtbank die Klage des Frachtführers gegen den Absender abgewiesen. Dieser Entscheidung und seine Begründung hat der Hof den Haag zugestimmt und ausgeführt: »Der Text (des CMNI) bezeichnet nicht den Absender als denjenigen, der für das Löschen verantwortlich und/oder schadenersatzpflichtig für dabei am Schiff entstehende Beschädigungen ist. Auch nach den (übrigen) Auslegungsmaßstäben der Artikel 31 und 32 des Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge vom 23. Mai 1969 – darunter die Entstehungsgeschichte, soweit aus den inzwischen publizierten travaux préparatoires erkennbar – kann nicht auf eine derartige Verpflichtung/Verantwortlichkeit des Absenders geschlossen werden. Auch ist nichts zu erkennen von einer herrschenden Auffassung in Rechtsprechung und Literatur anderer Vertragsstaaten, nach welcher die Verpflichtung/Verantwortlichkeit (doch) in diesem Vertrag begründet ist. Der Vertrag scheint bei der Entgegennahme/Löschung eher an den Empfänger gedacht zu haben. Dieser Gedanke ist auch artikuliert in den Motiven des Ausführungsgesetzes zum CMNI (kamerstukken II 2004/05, 29943,

MvT, Nr. 3, PAG.3): »Gemäß Absatz IV und Artikel 10 Absatz II CMNI sollen im Prinzip der Absender und der Empfänger für das Laden und Löschen Sorge tragen, wobei die Entgegennahme und die Ablieferung gemäß Artikel 3, Absatz II, CMNI, an Bord stattfinden soll, es sei denn dies ist anders vereinbart« ... das Letztere – der Absender sorgt für das Laden, der Empfänger für das Löschen – ist nach dem ergänzend anwendbaren Recht der Niederlande nicht anders (Artikel 8:929, Absatz II BW) ... Von Bedeutung ist hierbei auch, dass diese Verpflichtung zum Schadenersatz keine Gefährdungshaftung, sondern eine Verschuldenshaftung ist, die (also) nicht gilt, »falls der (...) Schaden verursacht ist durch Umstände, die ein sorgfältiger Absender (...) nicht vermeiden konnte und dessen Folgen der Absender nicht verhindern konnte.«, anders ausgedrückt: im Fall der Berufung auf höhere Gewalt (Artikel 8:913, Absatz I BW).«

Mit dieser Begründung kommt der Hof zu dem Ergebnis, dass das Urteil erster Instanz zu Recht ergangen und richtig begründet war und deshalb die Berufung abgewiesen wird (der vollständige Text der Entscheidung des Hof den Haag vom 23. Februar 2016 ist veröffentlicht in Schip und Schade 2016, Seite 364 ff).

Mitgeteilt durch Leo Maas, Rotterdam

Kritik:

Die Entscheidung der Rechtbank sowie des Hof den Haag beruhen im Ergebnis auf dem Recht der Niederlande. Nach dem deutschen Transportrecht ist der Absender nach § 412 I HGB ausdrücklich nicht nur verpflichtet, die Güter zu laden, sondern auch zu löschen (im Gesetz in Anlehnung an das Landfrachtrecht als »Entladen« bezeichnet). Die (teilweise Mit-)Haftung des Empfängers tritt nach § 421 HGB neben die Haftung des Absenders und ersetzt diese nicht.

Nichts anderes kann auch im Rahmen des CMNI gelten. Die Auffassung der Rechtbank Rotterdam und ihr folgend des Hof den Haag, das CMNI sei insoweit nicht auslegungsfähig, ist wenig überzeugend. Das CMNI hat die Frage des Löschens schlicht und einfach nicht geregelt. Eine Regelungslücke erlaubt aber grundsätzlich immer auch eine Auslegung nach den bekannten Auslegungskriterien, Systematik, Historie, Wortlaut sowie Teleologie. Primär ist zunächst zu entscheiden, welche der beiden Seiten des Frachtvertrages (Absender oder Frachtführer) die Pflicht zum Löschen trifft. Hier ist sehr schnell deutlich, dass im Binnenschiffahrtsfrachtrecht der Frachtführer le-

diglich das Transportmittel stellt und die Güter transportiert, Lade- und Löschverpflichtung sind traditionell Aufgabe des Absenders. Die vertraglichen Verpflichtungen bleiben aber zunächst im Lager der beiden Vertragsparteien (Absender und Frachtführer), die (vertragliche) Verpflichtung Dritter (zum Beispiel des Empfängers) ist nicht die Regel, sondern die Ausnahme. Selbst wenn der Absender einen Dritten, zum Beispiel den Empfänger oder einen Umschlagsbetrieb, mit dem Löschen beauftragt, so bleibt das Löschen noch immer eine Vertragsverpflichtung des Absenders im Verhältnis zum Frachtführer. Empfänger und/oder Umschlagsbetrieb sind dann Erfüllungsgehilfen

im Verhältnis zum Frachtführer. Es ist daher äußerst naheliegend, auch Artikel 6 IV CMNI ergänzend auszulegen dahingehend, dass dem Absender nicht nur das Laden, sondern auch das Löschen der Güter obliegt mit der Folge, dass er auch (vertraglich) für Löschschäden haftet.

Dass nach deutschem Recht darüber hinaus der Umschlagsvertrag des Absenders mit dem Umschlagsbetrieb ein Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter (nämlich des Schiffes) ist, und deshalb der Umschlagsbetrieb unmittelbar gegenüber dem geschädigten Schiff nicht nur deliktisch, sondern auch vertraglich haftet (dazu ZfB 2012, Sammlung Seite 2194 sowie ZfB

2015, Sammlung Seite 2393 ff m.w.N.), ändert nichts daran, dass den Absender nach deutschem Frachtrecht die Verpflichtung trifft, das Schiff auch zu löschen, was nach Auffassung des Unterzeichners in Auslegung des Artikel 6 IV CMNI für internationale Transporte auch originär nach dem CMNI gelten muss. Beschädigt der Umschlagsbetrieb als Erfüllungsgehilfe des Absenders beim Löschen das Schiff, so haftet der Absender auch im Rahmen des CMNI vertraglich für diesen Schaden auf Schadenersatz.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main

Bunkerboot und ADN

Ein Bunkerboot ist kein Tankschiff, Schiffsbetriebsstoffe sind keine Ladung, der Umschlag von Dieselkraftstoff von einem Bunkerboot in ein anderes ist kein Umladen von Ladung im Sinne des ADN und deshalb ohne Genehmigung der WSA zulässig.

Urteil des Rheinschiffahrtsgerichtes Mainz, Az.: 408 OWi 3500 Js 1744/16 BSchRh, rechtskräftig

Gründe:

I. Der Betroffene S geboren am 15. 3. 1956 in Duisburg wurde durch Bußgeldbescheid der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle Südwest – Mainz vom 12. Oktober 2015 wegen Verstoßes gegen § 10 I. Nr. 1 b GGBefG, i.V.m. Abs. 7. 2. 4. 9 ADN i.V.m. § 19 IV Nr. 4 und 37 I Nr. 8 Buchstabe d GGVSEB mit einer Geldbuße von 500 € belegt. Der Betroffene hat gegen diesen, seinem Verteidiger unter dem 14. 10. 2015 zugegangenen Bußgeldbescheid durch Schriftsatz des Verteidigers vom 16. 10. 2015, zugegangen per Fax bei der Bußgeldbehörde am gleichen Tag, form- und fristgerecht Einspruch eingelegt.

II. Der Betroffene hat den dem Bußgeldbescheid zu Grunde liegenden Sachverhalt eingeräumt. Ein erforderliches ‚Nichtsortgetragen‘ als Verantwortlicher des Beförderers im Sinne der gesetzlichen Vorschriften hat er in Abrede gestellt.

Danach wurde bei der Kontrolle durch die Zeugen POK'in L sowie POK H vom 28. 10. 2014, gegen 9:55 Uhr festgestellt, dass der verantwortliche Schiffsführer G des Bunkerbootes ‚Saarplus‘ am 27. 10. 2014 bei Rheinkilometer 505,500 ca. 8000 l Dieselkraftstoff außerhalb einer dafür zugelassenen Umschlagsstelle von seinem Bunkerboot ‚Saarplus‘ in den Ladetank des Bunkerbootes ‚Büchting 2‘ umgeladen hatte. Eine Genehmigung des zuständigen Wasserschiffahrtsamtes lag nicht vor.

III. Der Betroffene war aus Rechtsgründen freizusprechen. Ein Verstoß gegen die Vorschriften der ADN ist aus Rechtsgründen nicht festzustellen. Das Umladeverbot gemäß §§ 7. 2. 4. 9 ADN betrifft den Transport von Ladung durch Tankschiffe. Der Schiffsführer G war nicht Schiffsführer eines Tankschiffes, sondern eines Bunkerbootes. Das Umladen von Dieselkraftstoff also eines Schiffsbetriebsstoffs von dem Bunkerboot ‚Saarplus‘ auf das Bunkerboot ‚Büchting 2‘ stellt nicht das Umladen von Ladung im Sin-

ne der ADN dar. Es ist lediglich als Betanken des Bunkerbootes ‚Büchting 2‘ zu qualifizieren. Dies ist ein nach §§ 7. 2. 4. 9 ADN neutraler Vorgang und unterfällt nicht dem Umladeverbot gemäß diesen Vorschriften. Bunkerboote stellen anderen Schiffen (Tankschiffen und wie konkret auch anderen Bunkerbooten) im Bedarfsfall Schiffsbetriebsstoffe zur Verfügung damit diese ihre Fahrt ohne erhebliche Unterbrechung fortsetzen können. Auf den Umladevorgang durch ein Bunkerboot sind die Regelungen der ADN nicht anwendbar. Gemäß ADN ist ein Transport von Ladung nur durch Tankschiffe der Schiffstypen G, C, N zulässig. Eine Regelung für Bunkerboote ist nicht getroffen, da diese keine Tankschiffe im Sinne der ADN darstellen. Durch Bunkerboote wird keine Ladung im Sinne der §§ 7. 2. 4. 9 ADN transportiert, sondern Schiffsbetriebsstoffe.

Die ADN enthält Absatz VII. 2. 4. 10. 4 Sonderregelungen für Bunkerboote. Eine spezielle Verbotsregelung betreffend das Umladen von Schiffsbetriebsstoffen ist nicht getroffen. Dies ist vielmehr Kern der Aufgabe und Sinn des Vorhandenseins von Bunkerbooten. Für Bunkerboote ist das Betanken anderer Schiffe genehmigt. Dies gilt in gleicher Weise für das Betanken anderer Bunkerboote. Sinn der Regelung ist eine zügige Weiterfahrt des zu betankenden Schiffs zu ermöglichen, dies gilt in gleicher Weise für andere Bunkerboote. Unnötige Fahrtstrecken zwecks Betankung werden hierdurch verhindert.

Im Übrigen müsste, sofern der Vorgang des Umladens von Schiffsbetriebsstoffen durch die für den Umladeort jeweils örtlich zuständige Behörde genehmigt werden müsste, eine entsprechende Genehmigung bei allen Wasser- und Schifffahrtsämtern auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland erwirkt werden, da der Einsatzbereich der Bunkerboote nicht begrenzt ist und nicht begrenzt werden kann. Ein derartiges Verfahren ist für die entsprechenden Behörden nicht durchführbar und nicht praktikabel, zumal zwecks Verhinderung von Verzögerungen des Umladevorgangs und damit möglicherweise entstehenden Schäden wegen unnötiger Wartezeiten der zu betankenden

Schiffe, behördlicherseits die Notwendigkeit bestände, zwecks Verhinderung von Schadensersatzansprüchen unmittelbar zu reagieren. Dies ist in der Praxis bei einem Umladen von Schiffsbetriebsstoffen durch Bunkerboote nicht durchführbar und entspricht in keiner Form den Anforderungen der Sicherheit, Zuverlässigkeit und Zügigkeit des Schiffsverkehrs, die durch die Regelungen der ADN gewährleistet werden sollen. Zudem ist nicht geregelt, wer Adressat einer derartigen Genehmigung sein sollte, die Schiffsführer, das Schiff selbst, die Schiffsgesellschaft, konkret der Bunkerbetrieb.

Mitgeteilt durch Rechtsanwalt
Fink v. Waldstein, Mannheim

Anmerkung der Redaktion:

Dem vorstehend wiedergegebenen Urteil ist im Ergebnis uneingeschränkt zuzustimmen. Auf der Grundlage des reinen Wortlauts des ADN wäre es durchaus möglich, die in den Bunkerbooten befindlichen Schiffsbetriebsstoffe als Ladung im Sinne des ADN anzusehen. Der zuständige Rheinschiffahrtsrichter hat hier aber unter Berücksichtigung und zutreffender Bewertung der Praxis in der Binnenschifffahrt eine sehr gut begründete Auslegung der Vorschrift vorgenommen. Bunkerboote sind ein wichtiger Bestandteil der Binnenschifffahrtslogistik. Bunkerboote ermöglichen es, während der Reise Gütermotorschiffe zu bebunkern, ohne dass diese landseitige Bunkerbetriebe anfahren müssen. Für die Betankung von Gütermotorschiffen sind die Bunkerboote auf hohem Sicherheitsniveau ausgerüstet, die Besatzung ist entsprechend ausgebildet. Wenn das Betanken eines Gütermotorschiffes vom Bunkerboot aus nicht genehmigungspflichtig ist, dann kann bei richtiger Betrachtung für den Umschlag von einem Bunkerboot in das andere mit der gleichen Vorrichtung nichts anderes gelten.

Das vorliegende Urteil ist ein schönes Beispiel für eine sehr praxisnahe Entscheidung.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main