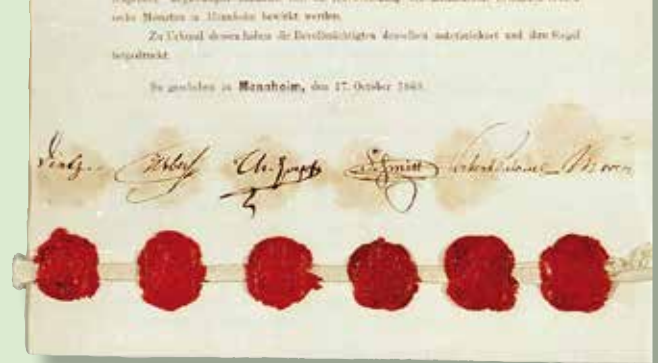


Löschpflicht des Absenders?



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

Eine Grundberührung mit einhergehender Beschädigung des Schiffes und der beförderten Ware ist dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen und steht einem Anspruch auf Liegegeld im Sinne des § 412 III HGB entgegen. Ein »Warten« im Sinne des § 412 III HGB setzt voraus, dass der Frachtführer es wegen des Wartens unterlässt, sich mit den Beförderungsmitteln an einen anderen Ort zu begeben, um anderweitige Einnahmen zu erzielen. Kann der Frachtführer aus andern Gründen nicht tätig werden und nichts transportieren, so wartet er nicht im Sinne dieser Vorschrift.

Mit der Verfügungsbefugnis des Absenders nach § 418 II Satz 1 HGB endet auch die Löschverpflichtung des Absenders nach § 412 I Satz 1 HGB. Ein Absender ist jedenfalls dann zur Abnahme des Transportgutes oder zu einer Mitwirkung am Verkauf der beschädigten Ware nicht verpflichtet, wenn er nicht zugleich Eigentümer des Transportgutes ist und deshalb auch nicht darüber verfügen kann.

Ob ein Frachtführer, der eine wegen des Übergangs des Weisungsrechtes auf den Empfänger nach § 418 II Satz 1 HGB unwirksame Weisung des Absenders befolgt, Anspruch auf eine angemessene Vergütung im Sinne des § 418 I Satz 4 HGB hat, erscheint fraglich.

Urteil des Schiffahrtsobergerichtes Karlsruhe vom 15. Mai 2017, Az.: 22 U 5/16 BSch (Schiffahrtsgericht Mainz, Az.: 76 C 5/15 BSch), rechtskräftig.

Aus den Gründen:

Die Klägerin macht Ansprüche auf Zahlung eines Liegegeldes gegen die Beklagte geltend...

Bei der Übernahme der Ware durch die Klägerin war diese ordnungsgemäß und sauber. Auf der Fahrt von Wesseling nach Hanau hatte das von der Beklagten eingesetzte TMS »A« am 20.11.2014 eine Grundberührung mit der Folge, dass Wasser in den Ladetank 2 eingedrungen war. Die Annahme dieser Ware wurde deshalb verweigert, diese verblieb im Schiff; im Übrigen wurde die Ladung gelöscht.

Die Klägerin holte daraufhin bei der Beklagten eine Weisung, wie mit der im Schiff verbliebenen Ware zu verfahren sei, ein. Die Beklagte ordnete an, nach Frankfurt zu fahren und dort an der Löschstelle der Streithelferin zu 1 der Beklagten die Ware zu löschen. In Frankfurt angekommen unternahm die Klägerin den Versuch, durch Umpumpen den Dieselkraftstoff vom eingedrungenen Wasser zu trennen. Am 15.12.2014 entnommene Proben ergaben »yellow, very hazy with black sediments, no separated water« und einen Wassergehalt von 125 mg/kg für den Inhalt des Backbordtanks 3 und »yellow, clear, bright« und einen Wassergehalt von 50 mg/kg für den Inhalt des Steuerbordtanks 4. Aufgrund dieses Untersuchungsergebnisses fragte die Klägerin mit Schreiben vom 15.12.2014 bei der Firma »S GmbH« an, ob die Ware vor Ort in Frankfurt bei der Firma R übernommen werde. Als Antwort darauf teilte der Prozessbevollmächtigte der Beklagten mit E-Mail vom 16.12.2014 mit, dass die Beklagte selbstverständlich bei der Firma R als frühere Wareneigentümerin anfragen könne, ob diese die Ware zu einem verhandelten Tagespreis übernehme. Zugleich wurde in diesem Schreiben darauf hingewiesen, dass die Weisung des Auftraggebers R, der Streithelferin zu 1 der Beklag-

ten, unter dem 10.12.2014 an die Klägerin weitergegeben worden sei ...

Nach den als Anlagenkonvolut B 33 vorgelegten Unterlagen hat die Klägerin Ende Januar/Anfang Februar 2015 109.739 kg des nicht abgenommenen Dieselkraftstoffs als »beschädigt Dieselolie« (sic.) auf eigene Rechnung für netto 27.434,75 € in die Niederlande veräußert und den Rest entsorgt ...

Durch Urteil des Amtsgerichts-Schiffahrtsgericht-Mainz vom 04.07.2016, auf das wegen der näheren Einzelheiten zum Vortrag der Parteien im ersten Rechtszug, den dort getroffenen Feststellungen und den gestellten Anträgen verwiesen wird, wurde die Klage abgewiesen. Der Klägerin stehe kein Anspruch gemäß §§ 419 Abs. 1 S. 3, 418 Abs. 1 S. 4 HGB auf Ersatz des Liegegeldes zu, denn der Empfänger der Ware habe die Annahme zu Recht verweigert und der gemäß § 419 Abs. 1 S. 2 HGB verfügbare Absender, die Streithelferin zu 2 der Beklagten, habe die Weisung zum Verkauf bzw. zur Vernichtung gegeben und Eigentumsverzicht erklärt ...

Die fristgerechte und auch im Übrigen zulässige Berufung der Klägerin hat keinen Erfolg. Der Klägerin stehe aus keiner der von ihr angeführten Rechtsgrundlagen (§§ 412, 418, 419 und 421 HGB; 127) der geltend gemachte Anspruch zu; auch sonstige Anspruchsgrundlagen sind nicht erkennbar.

Ein Anspruch der Klägerin auf Zahlung von Liegegeld für den geltend gemachten Zeitraum vom 18.12.2014 bis zum 29.01.2015 besteht nicht, denn die Voraussetzungen der nach § 26 BinSchG auf den Transport des Dieselkraftstoff auf Binnengewässer anwendbaren Regelungen des Vierten Abschnittes des Vierten Buches des Handelsgesetzbuches (§§ 407 ff. HGB) sind nicht gegeben.

1. Die Voraussetzungen eines Anspruchs aus § 412 Abs. 3 HGB sind nicht gegeben.

a) Ein Anspruch aus § 412 Abs. 3 HGB scheidet zunächst daran, dass – in der

hier allein in Betracht kommenden Variante ohne vertragliche Vereinbarung – das Warten aus Gründen erfolgte, die dem Risikobereich der Klägerin zuzuordnen sind, denn sie allein war dafür verantwortlich, dass während des von ihr durchgeführten Transportes eine Grundberührung und damit auch eine Beschädigung des Schiffes und der beförderten Ware stattfand ...

Zudem war die Beklagte unstreitig nicht Empfängerin der Ware und damit auch nicht zur Abnahme bzw. Annahme der Ware verpflichtet. Allein aus der Stellung der Beklagten als Vertragspartnerin lässt sich eine solche Verpflichtung nicht herleiten. Die Verfügungsbefugnis der Beklagten über das Transportgut aus dem Frachtvertrag endete mit der Ankunft an der Löschstelle. Die berechtigte Verweigerung der Annahme durch die Empfängerin aufgrund der Beschädigung der Ware durch die Klägerin führte nicht zu einer Verlängerung (vergl. § 418 Abs. 2 HGB) ...

c) Der geltend gemachte Anspruch der Klägerin scheidet zudem daran, dass in dem fraglichen Zeitraum vom 18.12.2014 bis zum 29.01.2015 die Voraussetzungen eines Wartens im Sinne von § 412 Abs. 3 HGB nicht vorlagen. Denn Warten im Sinne dieser Verfügungsregelung setzt voraus, dass der Frachtführer es wegen des Wartens unterlässt, sich mit dem Beförderungsmittel an einen anderen Ort zu begeben, um anderweitige Einnahmen zu erzielen, so dass er nicht wartet, wenn er aus anderen Gründen nicht hätte tätig werden und nicht etwas hätte transportieren können (Koller, Transportrecht, 9. Aufl., § 412 Rn. 51a; Schmidt in: Staub, HGB, 5. Aufl., § 412, Rn. 49). Dies gilt jedenfalls dann, wenn wie hier das Entladen aufgrund von Umständen aus dem Risikobereich der Klägerin unterblieben ist und es deshalb allein deren Risikosphäre zuzurechnen ist (vgl. zu diesem Gesichtspunkt Schmidt in: Staub, HGB, 5. Aufl., § 412, Rn. 49), dass das Schiff nicht anderweitig zur Erzielung von Einnahmen eingesetzt werden konnte ...

a) Zwar steht nach den Feststellungen des Schiffahrtsgerichts im unstreitigen Teil des Tatbestandes mit der Bindungs-

wirkung des § 314 ZPO fest, dass die Beklagte der Klägerin die Weisung erteilte, nach Frankfurt zu fahren und an der Löschstelle der Streithelferin zu 1 der Beklagten die Ware zu löschen, nachdem Anträge auf Berichtigung des Tatbestandes nicht gestellt wurden. Allerdings bestand zum Zeitpunkt der Erteilung der Weisung das Weisungsrecht der Beklagten als Absenderin aus § 418 Abs. 1 S. 2 HGB nicht mehr, denn diese Weisung ist schon nach dem Vortrag der Klägerin erst nach der Ankunft an der Ablieferungsstelle erfolgt, so dass zu diesem Zeitpunkt das Verfügungsrecht des Absenders bereits erloschen war (§ 418 Abs. 2 S. 1 HGB). Deshalb erscheint es fraglich, ob die Klägerin aus einer unberechtigten Weisung die Ansprüche aus § 418 Abs. 1 S. 4 HGB auf angemessene Vergütung geltend machen kann.

b) Ein Anspruch gegen die Beklagte besteht jedenfalls deshalb nicht, weil Aufwendungen und eine angemessene Vergütung für die Fahrt nicht geltend gemacht werden, denn die Klägerin macht Ansprüche nur für einen lange danach liegenden Zeitraum und auch nicht für konkrete Aufwendungen in dem geltend gemachten Zeitraum geltend ...

Sonstige Ansprüche sind ebenfalls nicht ersichtlich. Darlegungen zu eventuellen Ansprüchen aus unerlaubter Handlung oder ungerechtfertigter Bereicherung fehlen vollständig, die Sachverhaltschilderung der Klägerin ergibt auch keine Anhaltspunkte für solche Ansprüche. Allgemeine Schadensersatzansprüche z.B. aus § 280 BGB sind, selbst wenn man neben den frachtvertraglichen Ansprüchen auch das allgemeine Schadensersatzrecht zur Anwendung bringen wollte, ebenfalls nicht ersichtlich, denn jeder Schadensersatzanspruch setzt eine Pflichtverletzung voraus, die im Verhältnis zwischen der Klägerin und der Beklagten weder dargelegt noch ersichtlich ist. Die Beklagte als Absenderin und Partnerin des Frachtvertrags war weder zur Abnahme des Transportgutes verpflichtet noch war sie verpflichtet, den Verkauf der beschädigten Ware durchzuführen oder daran mitzuwirken. Dies schon deshalb nicht, weil die Beklagte unstreitig nicht Eigentümerin des Transportgutes war und deshalb darüber auch nicht verfügen konnte ...

Anmerkung der Redaktion:

Der rechtliche Schwerpunkt der vorliegenden Entscheidung liegt auf der Auslegung des § 412 III HGB und zwar insbesondere der Tatbestandsmerkmale »wartet« und »Risikobereich«. Die Ausführungen des Schiffahrtsobergerichtes geben Veranlassung, Folgendes anzumerken:

An sich ist der Anspruch auf Liegegeld beim Überschreiten der Lade- oder Löschzeit ein gesetzlicher Anspruch, der kein Schadensersatzanspruch ist, sondern ein Nebenanspruch aus Frachtvertrag. An sich ist dieser Anspruch – anders als zum Beispiel ein Anspruch auf Nutzungsverlust im Falle einer Havarie – unabhängig

von konkreten Einnahmeausfällen, er wird in der Praxis auch abstrakt (nämlich nach BinSchLV respektive Vereinbarung) und nicht konkret berechnet. Deshalb entsteht ein Liegegeldanspruch zum Beispiel auch dann, wenn die Frachtsituation sehr schlecht ist und das Schiff froh sein kann, dass es in Überliegezeit liegt. Die Tatsache, dass der Markt so schlecht ist, dass das Schiff nicht sicher mit Folgeaufträgen rechnen kann, steht einem gesetzlich und vertraglich vereinbarten Liegegeldanspruch nicht entgegen. Der Liegegeldanspruch ist kein Ersatzanspruch für entgangene Einnahmen, sondern lediglich ein Entgelt dafür, dass der Absender den Schiffsraum länger nutzt, als vertraglich vereinbart. Deshalb ist die vorliegende Auslegung des Begriffes »warten« wenig überzeugend.

Auch hinsichtlich der Definition des »Risikobereiches« im Sinne des § 412 III HGB könnte man zu einer anderen Auffassung gelangen. Grund für die Verzögerungen beim Löschen war prima facie zunächst die Tatsache, dass das zu befördernde Gut beschädigt war. Für Güterschäden gibt es die Vorschriften über die Obhutshaftung und den Wertersatz. Vorliegend war die Wartezeit auch nicht auf die Verzögerung zurückzuführen, die durch die Festfahrgung selbst entstanden war, sondern letztendlich nur auf die Tatsache, dass das Gut verunreinigt war. Das schiffahrtsspezifische Transportrisiko von Grundberührungen wird im Schiffahrtsrecht traditionell durchaus auf Schiff und Ladung verteilt und schon allein deshalb nicht ausschließlich als Risikobereich des Schiffes begriffen. Die Vorschrift über die Havarie-grosse zeigen, dass das Risiko einer Gefährdung von Schiff und Ladung zum Beispiel durch eine Grundberührung von Ladung und Schiff gleichermaßen getragen werden soll. Im Übrigen wird das Risiko von nautischen Fehlentscheidungen, die in der Regel Grund für eine Grundberührung sind, auch für die transportierten Güter traditionell durch den Haftungsausschluss für Navigationsfehler nicht dem Schiff auferlegt, sondern letztendlich der Ladung. Deshalb könnte man durchaus die Auffassung vertreten, dass Verzögerungen durch Grundberührung oder Gefahr für Schiff und Ladung nicht zum Risikobereich des Schiffes, sondern in die sogenannte neutrale Sphäre gehören. Verzögerungen, die durch eine Ladungsverunreinigung im Obhutszeitraum entstanden sind, dagegen, gehören nach Auffassung des Unterzeichners dogmatisch zur Obhutshaftung für Güterschäden. Die Frage, ob Schadensersatz zu leisten ist und was mit der beschädigten Ladung zu geschehen hat, richtet sich dogmatisch wohl ausschließlich nach dem Recht über die Güterschadenhaftung.

Die vorliegende Entscheidung enthält auch Ausführungen zur Löschverpflichtung des Absenders. Das Schiffahrtsobergericht führt aus, dass mit der Ankunft an der Löschstelle das Weisungsrecht auf den Empfänger übergeht. Diese Regelung erfasst aber zunächst nur § 418 HGB und da-

mit das Weisungsrecht einerseits und den Anspruch des Frachtführers auf Kostenersatz andererseits. Der durch das Schiffahrtsobergericht gezogene Schluss, dass mit dem Ende des Weisungsrechtes des Absenders auch die Löschverpflichtung nach § 412 I HGB (im Gesetz für das allgemeine Frachtrecht mit »Entladen« bezeichnet) entfällt, ist nicht zwingend. Der Frachtführer und damit letztendlich auch das Schiff haben nur einen Vertrag mit dem Absender und keinen Vertrag mit dem Empfänger. Der Absender hat das Recht und die Pflicht, die zu transportierenden Güter in das ladebereit vorgelegte Schiff zu laden und dieses zu löschen. Würde die Löschverpflichtung tatsächlich mit der Ankunft an der Löschstelle enden, dann würde der Frachtführer vertragliche Ansprüche gegen seinen einzigen Vertragspartner verlieren, nämlich gegen den Absender. Ist der Empfänger also zum Löschen nicht bereit oder nicht in der Lage, dann hätte – wenn man die Auffassung des Schiffahrtsobergerichtes konsequent weiterdenkt – der Frachtführer, also das Schiff, keinen vertraglichen Anspruch mehr darauf, dass sein Schiff gelöscht, also von der Ladung befreit und damit wieder einsatzfähig wird. Angesichts der klaren Entscheidung des Gesetzgebers, dass § 412 I Satz 1 HGB die Lade- und Löschverpflichtung dem Absender auferlegt, ist dies eine sehr zweifelhafte Auslegung dieser Vorschrift. Es kann nicht sein, dass man gesetzlich bestehende und vertraglich vereinbarte Ansprüche (Löschpflicht) gegen seinen Vertragspartner (Absender) verliert, nur weil das Schiff am vertraglich bestimmten Löschart zum Löschen vorgelegt wird. Die gesetzliche Löschverpflichtung des Empfängers kann nach Auffassung des Unterzeichners die originär vertragliche Verpflichtung des Absenders nicht ersetzen, sondern allenfalls ergänzen.

Dies zeigt sich auch anhand der häufigen Fälle von Belade- oder Löschschiäden am Schiff, verursacht durch den Umschlagsbetrieb. Nach ständiger und richtiger Rechtsprechung haftet der Absender für das Verschulden des Umschlagsbetriebes, da der Umschlagsbetrieb Erfüllungsgehilfe des Absenders ist.

Die vom Schiffahrtsobergericht offengelassene Frage, ob mit dem Ende des Weisungsrechtes auch die Verpflichtung, im Falle einer unberechtigten Weisung Kostenersatz und eine angemessene Vergütung zu zahlen, entfällt, kann nach Auffassung des Unterzeichners nur so beantwortet werden, dass derjenige, der eine Weisung erteilt, ob zu Recht oder zu Unrecht, demjenigen, der grundsätzlich verpflichtet ist, Weisungen Folge zu leisten, auch eine Vergütung zu zahlen hat. In der vorliegenden Entscheidung ist diese Frage allerdings offen geblieben, da es der Klägerin offensichtlich nicht gelungen war, konkrete Schäden oder Kosten im Sinne des § 418 II Satz 2 HGB darzulegen und zu beweisen.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main

Urteil des Schiffahrtsobergerichtes Karlsruhe vom 15. Mai 2017, Az.: 22 U 5/16 BSch (Schiffahrtsgesicht Mainz, Az.: 76 C 5/15 BSch), rechtskräftig.

Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Amtsgerichts Mainz vom 04.07.2016, Az. 76 O 5/15 BSch, wird zurückgewiesen.

Die Klägerin hat die Kosten des Berufungsverfahrens einschließlich der Kosten der Streithelferinnen der Beklagten zu tragen.

Dieses und das angefochtene Urteil des Amtsgerichts – Schiffahrtsgesichtes – Mainz sind vorläufig vollstreckbar, letzteres nunmehr ohne Sicherheitsleistung.

Die Klägerin kann die Vollstreckung durch die Beklagte und deren Streithelferinnen gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aus beiden Urteilen vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte oder deren Streithelferinnen vor der Vollstreckung ihrerseits Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags leisten.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe:

Die Klägerin macht Ansprüche auf Zahlung eines Liegegeldes gegen die Beklagte geltend.

Die Klägerin war von der Beklagten mit der als vorgelegten Abschlussbestätigung mit dem Transport von Dieseldieselkraftstoff von der Ladestelle bei der Firma Shell in Wesseling zur Löschstelle nach Hanau beauftragt worden. Der Vereinbarung lagen die Tankschiff-Transportbedingungen 2010 zu Grunde. Empfänger der Ware war die Streithelferin zu 1 der Beklagten. Diese hatte die Streithelferin zu 2 der Beklagten mit dem Transport beauftragt, diesen Auftrag hatte die Streithelferin zu 2 der Beklagten an die Beklagte weitergegeben.

Bei der Übernahme der Ware durch die Klägerin war diese ordnungsgemäß und sauber. Auf der Fahrt von Wesseling nach Hanau hatte das von der Beklagten eingesetzte TMS »A« am 20.11.2014 eine Grundberührung mit der Folge, dass Wasser in den Ladetank 2 eingedrungen war. Die Annahme dieser Ware wurde deshalb verweigert, diese verblieb im Schiff; im Übrigen wurde die Ladung gelöscht.

Die Klägerin holte daraufhin bei der Beklagten eine Weisung, wie mit der im Schiff verbliebenen Ware zu verfahren sei, ein. Die Beklagte ordnete an, nach Frankfurt zu fahren und dort an der Lösch-

stelle der Streithelferin zu 1 der Beklagten die Ware zu löschen. In Frankfurt angekommen unternahm die Klägerin den Versuch, durch Umpumpen den Dieseldieselkraftstoff vom eingedrungenen Wasser zu trennen. Am 15.12.2014 entnommene Proben ergaben »yellow, very hazy with black sediments, no separated water« und einen Wassergehalt von 125 mg/kg für den Inhalt des Backbordtanks 3 und »yellow, clear, bright« und einen Wassergehalt von 50 mg/kg für den Inhalt des Steuerbordtanks 4. Aufgrund dieses Untersuchungsergebnisses fragte die Klägerin mit Schreiben vom 15.12.2014 bei der Firma »S GmbH« an, ob die Ware vor Ort in Frankfurt bei der Firma R übernommen werde. Als Antwort darauf teilte der Prozessbevollmächtigte der Beklagten mit E-Mail vom 16.12.2014 mit, dass die Beklagte selbstverständlich bei der Firma R als frühere Wareneigentümerin anfragen könne, ob diese die Ware zu einem verhandelten Tagespreis übernehme. Zugleich wurde in diesem Schreiben darauf hingewiesen, dass die Weisung des Auftraggebers R, der Streithelferin zu 1 der Beklagten, unter dem 10.12.2014 an die Klägerin weitergegeben worden sei. Ein weiterer Untersuchungsbericht vom 17.12.2014 basierend auf einer Probeentnahme am 16.12.2014 ergab für die aus dem Backbordtank 3 entnommene Probe ein trübes Aussehen und einen Wassergehalt von 125 mg/kg und für die aus dem Steuerbordtank 4 entnommene Probe ein klares Aussehen und einen Wassergehalt von 42 mg/kg. In diesem Untersuchungsbericht wurde den beiden Proben die Erfüllung der Anforderungen an die Dieseldieselkraftstoff-Spezifikation »Winterqualität« bestätigt. Daraufhin ließ die Klägerin die Streithelferin zu 1 der Beklagten durch ihre Prozessbevollmächtigten mit Schreiben vom 18.12.2014 auffordern, die in deren Eigentum stehende Ware unverzüglich, spätestens bis zum 19.12.2014, abzunehmen und kündigte die Geltendmachung von Liegegeld an. Mit weiterem Schreiben vom 18.12.2014 wurde der Prozessbevollmächtigte der Beklagten ebenfalls zur Abnahme der Ware bis spätestens 19.12.2014 aufgefordert und die Geltendmachung von Liegegeld vorbehalten. Dieses Ansinnen wurde mit Schreiben des Prozessbevollmächtigten der Beklagten vom 19.12.2014 zurückgewiesen. Auch die Streithelferin zu 1 der Beklagten wies dieses Ansinnen mit Schreiben vom 19.12.2014 zurück. Mit E-Mail des Schiffssachverständigenbüros P GmbH vom 19.12.2014 wurde die Streithelferin zu 1 der Beklagten darauf hingewiesen, dass kein Grund bestehe, die Ware nicht anzunehmen. Zugleich wurde der Klägerin ein möglicher Abnehmer benannt. Diese hat demgegenüber mit E-Mail vom gleichen Tage darauf verwiesen, dass sie die Annahme verweigere, die beschädigte Ware zur Verfügung

gestellt habe und es nunmehr Sache der Klägerin bzw. ihres Versicherers sei, die Ware zu veräußern oder zu entsorgen.

Bereits zuvor hatte das Schiffssachverständigenbüro P GmbH mit E-Mail vom 21.11.2014 die Streithelferin zu 1 der Beklagten zur Mitwirkung bei der Beschaffung von Unterlagen für eine Weiterveräußerung an eine andere Firma aufgefordert und dies mit E-Mail vom 22.12.2014 wiederholt. Diese Veräußerung kam letztendlich nicht zu Stande. In der Folgezeit kam es zu Korrespondenz zwischen den Beteiligten im Hinblick auf mögliche steuerliche Probleme bei einer Veräußerung an einen potentiellen Abnehmer. In diesem Zusammenhang erklärte die Streithelferin zu 1 der Beklagten gegenüber den Prozessbevollmächtigten der Klägerin mit Schreiben vom 22.12.2014 ausdrücklich die Zustimmung zur Übereignung der Restware.

Mit Schreiben der Klägerin vom 07.01.2015 an die Firma »S GmbH« und die Streithelferin zu 1 der Beklagten wurde auf die Notwendigkeit verschiedener Erklärungen und Unterlagen hingewiesen. Mit Schreiben der Klägerin vom 08.01.2015 bestätigte diese die Übernahme der Kosten für die Änderung eines Dokuments sowie eventueller Steuern. Mit Anwaltsschreiben vom 13.01.2015 ließ die Klägerin die Streithelferin zu 1 der Beklagten auffordern, bis zum 14.01.2015 ihrer Abnahmeverpflichtung nachzukommen oder die Ware zu veräußern. Zugleich wurde die Zahlung eines Liegegeld in Höhe von 85.350,00 € bis spätestens 19.01.2015 gefordert. Diese Forderungen wurden mit Schreiben vom 13.01.2015 auch gegenüber dem Prozessbevollmächtigten der Beklagten geltend gemacht. Sowohl die Beklagte als auch ihre Streithelferin zu 1 sind diesen Forderungen entgegengetreten. Zugleich haben diese Schadensersatzforderungen gegenüber der Klägerin geltend gemacht. Mit Schreiben der Prozessbevollmächtigten der Klägerin vom 14.04.2015 wurde die Liegegeldforderung auf 77.400,00 € reduziert und zugleich eine Zahlungsfrist bis 07.05.2015 gesetzt.

Nach den als Anlagenkonvolut B 33 vorgelegten Unterlagen hat die Klägerin Ende Januar/Anfang Februar 2015 109.739 kg des nicht abgenommenen Dieseldieselkraftstoffs als »beschädigt Dieselolie« (sic.) auf eigene Rechnung für netto 27.434,75 € in die Niederlande veräußert und den Rest entsorgt.

Die Klägerin ist der Auffassung, die Beklagte müsse für das 1491 t große MTS »A« vom 18.12.2014 bis zum 29.01.2015 (43 Tage) mit einem Tagessatz von 1.800,00 €, mithin insgesamt 77.400,00

€ zahlen. Die Vertragspartnerin der Beklagten, deren Streithelferin zu 1, sei aufgrund der Fristsetzung spätestens am 17.12.2014 zur Abnahme der Ware verpflichtet gewesen, habe dies jedoch unberechtigterweise verweigert und auch keine Hilfestellung bei dem Bemühen der Klägerin, die Ware an eine andere Firma zu veräußern, geleistet. Tatsächlich habe es sich bei dem veräußerten Dieselkraftstoff auch nicht um Schadware sondern um Gesundware gehandelt. Die Veräußerung als Schadware sei nur deshalb notwendig gewesen, weil die Beklagte und ihre Streithelferin zu 1 nicht bei der Beschaffung der notwendigen Dokumente zur Veräußerung als Gesundware mitgewirkt hätten.

Als Verzugsschaden müsse die Beklagte außerdem die der Klägerin entstandenen Anwaltsgebühren von 1.619,60 € netto ersetzen.

Ergänzend hat die Klägerin auf ihren Vortrag im Verfahren vor dem Schifffahrtsgericht Mainz, Aktenzeichen 76 O 4/15 (= OLG Karlsruhe – Schifffahrtsgericht – 22 U 4/16 BSch), verwiesen.

Die Klägerin hat im ersten Rechtszug beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin 77.400,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem Basiszinssatz seit dem 08.05.2015 zuzüglich einer 1,2 Geschäftsgebühr aus 77.400,00 € gemäß Nr. 2300 VV RVG in Höhe von 1.619,60 € zu zahlen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beklagte hat vorgetragen, die Klägerin fabuliere mit den Begriffen wie restlicher Gesundware und bezeichne die Schadware sogar als Gesundware, obwohl sie die Ware am 29.01.2015 als beschädigtes Dieselöl veräußert habe, die Ware also zwischen dem Schadenstag am 20.11.2014 und dem 29.01.2015 Schadware gewesen sei. Eine Pflicht zur Abnahme der beschädigten Ware durch die Empfängerin habe es nicht gegeben. Die Streitverkündete zu 1 als Empfängerin unterhalte an der Löschstelle kein Lager für kontaminierte Heizölmengen, so dass die Verfügungsberechtigte und Wareneigentümerin, die Streithelferin zu 1, die Weisung erteilt habe, die Ware nach Begutachtung durch einen Sachverständigen und dessen Votum umgehend zu verkaufen oder zu vernichten. An diese übliche Handhabung der Abarbeitung einer Schifffshavarie habe sich die Klägerin nicht gehalten, es sei bestürzend, dass die Klägerin für den Verkauf 70 Tage benötigt habe. Die Empfängerin habe der Beklagten einen umfangreichen Frei-

brief für das Schadenshandling erteilt, den diese als Kaperbrief behandelt und den eingezogenen Erlös von 33.196,05 € nicht an den Absender und Wareneigentümer erstattet habe.

Ihr Vortrag, ein Verkauf der Schadware ohne Mitwirkung der Absenderin/Wareneigentümerin R sei nicht möglich gewesen, widerspreche dem Umstand, dass sie diese Ware ausweislich des vorgelegten Kaufvertrags ohne eine solche Mithilfe verkauft habe. Die Klägerin habe daher den ihr entstandenen Nutzungsverlustschaden selbst verursacht und verschuldet.

Der Anspruch auf Liegegeld bestehe nicht, weil der Umstand, dass das Schiff nicht habe genutzt werden können, ausschließlich dem Risikobereich der Klägerin zuzurechnen sei, da sie für die Havarie verantwortlich gewesen sei. Außerdem scheide ein Anspruch auch deshalb aus, weil das Schiff im streitgegenständlichen Zeitraum nicht über ein gültiges Schiffsattest verfügt habe, eine Nutzung deshalb ohnedies nicht möglich gewesen sei.

Die Streithelferin zu 1 der Beklagten hat beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Streithelferin zu 2 der Beklagten hat kostenpflichtige Klageabweisung beantragt und hat im Übrigen auf ihren Vortrag im Verfahren vor dem Schifffahrtsgericht Mainz, Az. 76 C 4/15 BSch, verwiesen.

Durch Urteil des Amtsgerichts-Schifffahrtsgericht-Mainz vom 04.07.2016, auf das wegen der näheren Einzelheiten zum Vortrag der Parteien im ersten Rechtszug, den dort getroffenen Feststellungen und den gestellten Anträgen verwiesen wird, wurde die Klage abgewiesen. Der Klägerin stehe kein Anspruch gemäß §§ 419 Abs. 1 S. 3, 418 Abs. 1 S. 4 HGB auf Ersatz des Liegegeldes zu, denn der Empfänger der Ware habe die Annahme zu Recht verweigert und der gemäß § 419 Abs. 1 S. 2 HGB verfügungsberechtigte Absender, die Streithelferin zu 2 der Beklagten, habe die Weisung zum Verkauf bzw. zur Vernichtung gegebenen und Eigentumsverzicht erklärt.

Dagegen richtet sich die Berufung der Klägerin, die unter Wiederholung und Vertiefung ihres Vortrags aus dem ersten Rechtszug weiterhin die Auffassung vertritt, dass die Beklagte und die Firma Adolf R GmbH & Co. KG (Streithelferin zu 1 der Beklagten) das Liegegeld deshalb zu zahlen hätten, weil sie sich nach erteilter Zusage geweigert hätten, an dem Verkauf der Gesundware mitzuwirken. Unmittelbar nach Kenntniserlangung von der vertragswidrigen Annahmeverwei-

gerung habe die Klägerin versucht, durch Verkaufsbemühungen den ihr entstehenden Schaden und die daraus resultierende Liegezeit zu gering wie möglich zu halten. In diesem Zusammenhang hätten die Beklagten und die Streithelferin zu 1 ihre Schadensminderungspflichten verletzt.

Das vorläufige Schiffsattest stehe dem Anspruch auf Liegegeld nicht entgegen. Hätte die Beklagte die Gesundware rechtzeitig gelöscht oder bei der Veräußerung der Ware mitgewirkt, dann hätte das Schiff sofort die Werft aufgesucht, um die für die Erneuerung der Klasse erforderlichen Arbeiten durchführen zu lassen und wäre dann entsprechend schneller wieder in Fahrt gekommen.

Sie habe für die Veräußerung als beschädigtes Dieselöl statt des in Rechnung gestellten Betrages von netto 27.434,75 € nur einen Teilbetrag von der Firma Fasol erhalten.

Die Klägerin beantragt,

das Urteil des Schifffahrtsgerichts Mainz aufzuheben und entsprechend den diesseits in erster Instanz gestellten Schlussanträgen der Klage stattzugeben.

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Die Beklagte sowie ihre Streithelferin zu 1 verteidigen das angegriffene Urteil unter Wiederholung ihres bisherigen Vortrags. Die Beklagte führt weiter aus, selbst aus den von der Klägerin vorgelegten Proben und Analysen ergebe sich, dass es sich nicht um Gesundware gehandelt habe. Die Klägerin habe die Ware auch als Schadware verkauft. Der Preisunterschied belege dies deutlich. Ein eigener Verkauf der Ware durch die Beklagte sei nicht beabsichtigt gewesen, man habe auch keine Kostenzusage und keinen Verzicht auf Liegegeld gefordert. Die von der Klägerin dargestellten Hindernisse für den Verkauf seien nicht vorhanden gewesen. Ausdrücklich wie bereits im ersten Rechtszug bestritten bleibe die Behauptung, sie habe die Weisung erteilt, nach Frankfurt zu fahren und dort zu löschen. Weder aus rechtlichen Gründen noch aus tatsächlichen Gründen könne der Beklagten der Verkauf der Ware erst mehr als zwei Monate nach dem Schadensereignis angelastet werden.

Die Streithelferin zu 2 der Beklagten schließt sich den Anträgen der Beklagten und deren Vortrag an und trägt ergänzend vor, die Klägerin habe es ausschließlich selbst zu vertreten, dass die Schadware erst Ende Januar/Anfang Februar habe gelöscht werden können. Ein Anspruch ihr gegenüber bestehe nicht,

gegen Abnahmepflichten oder Schadensminderungspflichten habe sie nicht verstoßen, sie sei nicht verpflichtet gewesen, verunreinigte Ware anzunehmen. Sie habe auch nicht den Verkauf der Ware behindert.

Mangels eines gültigen Schiffsattests habe die Beklagte das Schiff auch nicht gewinnbringend einsetzen können. Die Höhe des Ausfallschadens werde in Abrede gestellt.

Wegen der näheren Einzelheiten des Vorgehens im Berufungsrechtszug wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen.

Die fristgerechte und auch im Übrigen zulässige Berufung der Klägerin hat keinen Erfolg. Der Klägerin steht aus keiner der von ihr angeführten Rechtsgrundlagen (§§ 412, 418, 419 und 421 HGB; 127) der geltend gemachte Anspruch zu; auch sonstige Anspruchsgrundlagen sind nicht erkennbar.

Ein Anspruch der Klägerin auf Zahlung von Liegegeld für den geltend gemachten Zeitraum vom 18.12.2014 bis zum 29.01.2015 besteht nicht, denn die Voraussetzungen der nach § 26 BinSchG auf den Transport des Dieselkraftstoff auf Binnengewässer anwendbaren Regelungen des Vierten Abschnittes des Vierten Buches des Handelsgesetzbuches (§§ 407 ff. HGB) sind nicht gegeben.

Die Voraussetzungen eines Anspruchs aus § 412 Abs. 3 HGB sind nicht gegeben.

Ein Anspruch aus § 412 Abs. 3 HGB scheidet zunächst daran, dass – in der hier allein in Betracht kommenden Variante ohne vertragliche Vereinbarung – das Warten aus Gründen erfolgte, die dem Risikobereich der Klägerin zuzuordnen sind, denn sie allein war dafür verantwortlich, dass während des von ihr durchgeführten Transportes eine Grundberührung und damit auch eine Beschädigung des Schiffs und der beförderten Ware stattfand. Allein dieser Umstand führte zur berechtigten Weigerung der Annahme des Transportgutes und damit dazu, dass eine Entladung nicht stattfinden konnte. Dieser Ursachenzusammenhang wird nicht dadurch in Frage gestellt, dass ausweislich des vorgelegten Untersuchungsberichts vom 17.12.2014 zum Zeitpunkt der Probenentnahme (16.12.2014) der Kraftstoff in jeder Hinsicht den dort bestätigten Anforderungen der Dieselkraftstoff-Spezifikation (DIN EN 590) entsprach. Denn maßgeblich ist insoweit der Zeitpunkt, zu dem die Ware hätte gelöscht werden sollen, weshalb die Wirkungen einer berechtigten Annahmeverweigerung zu diesem Zeitpunkt nicht durch spätere Umstände

rückwirkend entfallen können. Zudem war die Beklagte unstreitig nicht Empfängerin der Ware und damit auch nicht zur Abnahme bzw. Annahme der Ware verpflichtet. Allein aus der Stellung der Beklagten als Vertragspartnerin lässt sich eine solche Verpflichtung nicht herleiten. Die Verfügungsbefugnis der Beklagten über das Transportgut aus dem Frachtvertrag endete mit der Ankunft an der Löschstelle. Die berechtigte Verweigerung der Annahme durch die Empfängerin aufgrund der Beschädigung der Ware durch die Klägerin führte nicht zu einer Verlängerung (vergl. § 418 Abs. 2 HGB).

Deshalb kommt es auf die Behauptungen der Klägerin zur einwandfreien Qualität des Transportgutes am 17.12.2014 nicht an. Denn der Umstand, dass zwischen der Klägerin und der Empfängerin der Ware, der Streithelferin der Beklagten zu 1, Streit über eine eventuelle Verpflichtung der Empfängerin zur Abnahme oder Veräußerung der – nach der Behauptung der Klägerin – nunmehr einwandfreien Ware bestand, ist ebenfalls dem Risikobereich der Klägerin zuzurechnen, denn dies ist unmittelbare Folge der Beschädigung des Transportgutes durch diese, so dass die gegebene und einen Anspruch ausschließende Zuordnung zum Risikobereich der Klägerin (§ 412 Abs. 3 HGB) fortwirkte und gerade keine neue und andere Zuordnung zu einem anderen Risikobereich stattgefunden hatte.

Der geltend gemachte Anspruch der Klägerin scheidet zudem daran, dass in dem fraglichen Zeitraum vom 18.12.2014 bis zum 29.01.2014 die Voraussetzungen eines Wartens im Sinne von § 412 Abs. 3 HGB nicht vorlagen. Denn Warten im Sinne dieser Vergütungsregelung setzt voraus, dass der Frachtführer es wegen des Wartens unterlässt, sich mit dem Beförderungsmittel an einen anderen Ort zu begeben, um anderweitige Einnahmen zu erzielen, so dass er nicht wartet, wenn er aus anderen Gründen nicht hätte tätig werden und nicht etwas hätte transportieren können (Koller, Transportrecht, 9. Aufl., § 412 Rn. 51a; Schmidt in: Staub, HGB, 5. Aufl., § 412, Rn. 49). Dies gilt jedenfalls dann, wenn wie hier das Entladen aufgrund von Umständen aus dem Risikobereich der Klägerin unterblieben ist und es deshalb allein deren Risikosphäre zuzurechnen ist (vgl. zu diesem Gesichtspunkt Schmidt in: Staub, HGB, 5. Aufl., § 412, Rn. 49), dass das Schiff nicht anderweitig zur Erzielung von Einnahmen eingesetzt werden konnte. Denn unstreitig war das dazu erforderliche Schiffsattest nur bis zum 25.11.2014 gültig gewesen, so dass die Unmöglichkeit der Nutzung des Schiffes zu Transportzwecken schon zu einem Zeitpunkt eingetreten war, als auch nach Auffassung der Klägerin die Voraussetzungen für

einen Anspruch auf Standgeld im Sinne von § 412 Abs. 3 HGB nicht vorgelegen haben. Denn bereits mit Ablauf des 25.11.2014 durfte das Schiff mangels eines gültigen Attestes nicht mehr eingesetzt werden. Diese fehlende Nutzbarkeit bestand in dem geltend gemachten Zeitraum fort. Aus diesem Grund konnte die Klägerin in dem fraglichen Zeitraum schon deshalb keine anderweitigen Einnahmen erzielen, weil sie aufgrund des von ihr verursachten Schadens am Transportgut das Schiff nicht rechtzeitig zur Verlängerung des Attestes vorstellen konnte. Auch die Klägerin selbst behauptet nicht, dass aufgrund des vorläufigen Attestes vom 08.12.2014 für eine einmalige Fahrt nach Duisburg ein Einsatz des Schiffes zu Transportzwecken hätte stattfinden können.

Die streitige Behauptung der Klägerin, bei einem rechtzeitigen Löschen der Ware oder bei einer Mitwirkung bei der Veräußerung habe das Schiff schneller wieder in Fahrt kommen können, ist neu und nach § 531 Abs. 2 ZPO nicht zuzulassen, nachdem die Klägerin die Voraussetzungen für eine Zulassung nicht darlegt. Deshalb ist nur der Vollständigkeit halber darauf hinzuweisen, dass es angesichts des pauschalen Vortrags auch nicht möglich wäre, einen Zeitpunkt zu bestimmen, ab dem das Schiff hätte eingesetzt werden können, denn es bleibt unklar, wann nach Auffassung der Klägerin das Schiff in die Werft hätte verbracht werden können, wie lange die Arbeiten in der Werft gedauert hätten und ab wann dementsprechend das Schiff für Transportzwecke wieder zur Verfügung gestanden hätte. Angesichts dieser Ungewissheiten wäre mangels einer ausreichenden Grundlage auch keine Schätzung nach §§ 252 BGB, 287 ZPO möglich.

Auch auf § 418 HGB kann sich die Klägerin nicht stützen.

Zwar steht nach den Feststellungen des Schiffahrtsgerichts im unstreitigen Teil des Tatbestandes mit der Bindungswirkung des § 314 ZPO fest, dass die Beklagte der Klägerin die Weisung erteilte, nach Frankfurt zu fahren und an der Löschstelle der Streithelferin zu 1 der Beklagten die Ware zu löschen, nachdem Anträge auf Berichtigung des Tatbestandes nicht gestellt wurden. Allerdings bestand zum Zeitpunkt der Erteilung der Weisung das Weisungsrecht der Beklagten als Absenderin aus § 418 Abs. 1 S. 2 HGB nicht mehr, denn diese Weisung ist schon nach dem Vortrag der Klägerin erst nach der Ankunft an der Ablieferungsstelle erfolgt, so dass zu diesem Zeitpunkt das Verfügungsrecht des Absenders bereits erloschen war (§ 418 Abs. 2 S. 1 HGB). Deshalb erscheint es fraglich, ob die Klägerin aus einer unberechtigten Weisung

die Ansprüche aus § 418 Abs. 1 S. 4 HGB auf angemessene Vergütung geltend machen kann.

Ein Anspruch gegen die Beklagte besteht jedenfalls deshalb nicht, weil Aufwendungen und eine angemessene Vergütung für die Fahrt nicht geltend gemacht werden, denn die Klägerin macht Ansprüche nur für einen lange danach liegenden Zeitraum und auch nicht für konkrete Aufwendungen in dem geltend gemachten Zeitraum geltend. Selbst wenn man in die Vergütungsregelung aus § 418 Abs. 1 S. 4 HGB das Standgeld nach § 412 Abs. 3 HGB einbeziehen wollte, könnte dies das Begehren der Klägerin aus den bereits dargelegten Erwägungen nicht tragen. Zum einen greift der Ausschluss eines solchen Anspruchs aufgrund der Zurechnung zum Risikobereich der Klägerin (unter 1. b)) und zum anderen besteht kein solcher Anspruch, weil die Klägerin das Schiff innerhalb des geltend gemachten Zeitraums unabhängig von der Weisung sowieso nicht hätte nutzen können (unter 1 c)) und zudem der Vortrag zu einer früheren Erlangung eines Attestes nicht zu berücksichtigen und auch nicht hinreichend substantiiert ist (unter 1. d)).

Soweit die Klägerin eher beiläufig auch einen Anspruch aus § 419 HGB (gemeint ist wohl § 419 Abs. 4 HGB) erwähnt, besteht dieser schon deshalb nicht, weil sich ein solcher Anspruch auf Maßnahmen nach § 419 Abs. 3 HGB bezieht und solche hier nicht infrage stehen.

Sonstige Ansprüche sind ebenfalls nicht ersichtlich. Darlegungen zu eventuellen Ansprüchen aus unerlaubter Handlung oder ungerechtfertigter Bereicherung

fehlen vollständig, die Sachverhaltschilderung der Klägerin ergibt auch keine Anhaltspunkte für solche Ansprüche. All-gemeine Schadensersatzansprüche z.B. aus § 280 BGB sind, selbst wenn man neben den frachtvertraglichen Ansprüchen auch das allgemeine Schadensersatzrecht zur Anwendung bringen wollte, ebenfalls nicht ersichtlich, denn jeder Schadensersatzanspruch setzt eine Pflichtverletzung voraus, die im Verhältnis zwischen der Klägerin und der Beklagten weder dargelegt noch ersichtlich ist. Die Beklagte als Absenderin und Partnerin des Frachtvertrags war weder zur Abnahme des Transportgutes verpflichtet noch war sie verpflichtet, den Verkauf der beschädigten Ware durchzuführen oder daran mitzuwirken. Dies schon deshalb nicht, weil die Beklagte unstreitig nicht Eigentümerin des Transportgutes war und deshalb darüber auch nicht verfügen konnte. Auch zur Beschaffung von Unterlagen war die Beklagte nicht verpflichtet, auch die Klägerin geht davon aus, dass die von ihr für notwendig erachteten Unterlagen durch die Streithelferin der Beklagten zu 1 zu beschaffen waren. Die Klägerin bezieht sich in ihren Darlegungen, aus denen sie eine Mitwirkungspflicht herleiten will, auch ausschließlich auf solche Mitwirkungspflichten, die allenfalls der Eigentümerin und/oder Empfängerin des Gutes, der Streithelferin der Beklagten zu 1, hätten obliegen können. Sie unternimmt noch nicht einmal den Versuch darzulegen, aus welchen Gründen diese Pflichten auch die Beklagte hätte treffen können, solche Gründe sind auch nicht ersichtlich. Für eine Zurechnung des Verhaltens der Streithelferin der Beklagten zu 1 ist eine Rechtsgrundlage nicht ersichtlich, insbesondere § 278 BGB kann dazu nicht her-

angezogen werden, weil die Voraussetzungen für eine Zurechnung nach dieser Vorschrift nicht vorliegen.

Außerdem stünde der Klägerin auch unter dem Gesichtspunkt des Schadensersatzes weder der geltend gemachte noch ein sonstiger in irgendeiner Weise zu schätzender Anspruch zu, denn durch die nicht mögliche Nutzung des Schiffes ist ihr kein Schaden entstanden, weil sie das Schiff – wie dargelegt (vgl. unter 1. b) – d)) – sowieso aufgrund der ihr allein zurechenbaren Grundberührung nicht hätte nutzen können.

Da die Klägerin keine Ansprüche gegen die Beklagte hat, kann sie auch nicht die Erstattung der geltend gemachten Rechtsanwaltskosten fordern. Deshalb kommt es nicht darauf an, dass die Klägerin sich insoweit nicht auf Verzug stützen kann, denn die Prozessbevollmächtigten der Klägerin waren in dieser Angelegenheit bereits vor Eintritt des Verzugs tätig (außer-gerichtliche Schreiben vom 18.12.2014), bevor dann mit Schreiben vom 13.01.2015 in Ausfüllung dieser Verzugsfolgen ein Liegegeld für einen Zeitraum bis zum 12.01.2015 von insgesamt 85.350,00 € geltend gemacht wurde (Schreiben vom 13.01.2015), das erst mit Schreiben vom 14.04.2015 auf den nunmehr geltend gemachten Anspruch beschränkt wurde.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 97 Abs. 1, 101 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

Die Revision wird nicht zugelassen, da Zulassungsgründe nach § 543 Abs. 2 ZPO nicht vorliegen.