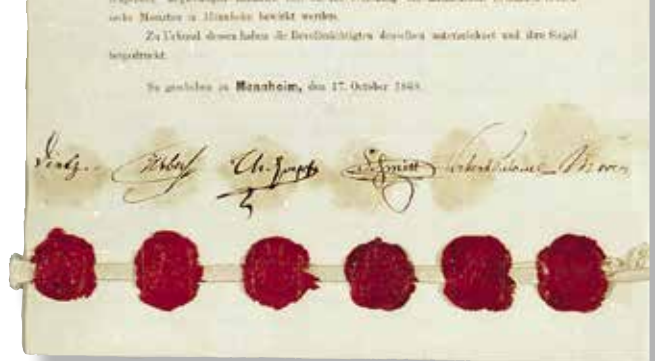


Reinheitsanforderungen für Tankschiffe



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

Hat der Frachtführer die Reinigungsanweisung des Absenders korrekt ausgeführt und der Absender das Schiff abgenommen, kann der Frachtführer nicht für Ladungsschäden verantwortlich gemacht werden, wenn der vom Absender vorgegebene Reinigungsstandard objektiv unzureichend war.

Es obliegt dem Absender zu entscheiden, ob die zu befördernde Ladung mit der Vorladung kompatibel ist und welche Reinigung durchgeführt werden muss. Dazu muss er selbst die erforderlichen Anweisungen geben. Wünscht der Befrachter mehr als vollständig entleerte Ladungstanks, dann hat er die Kosten der Reinigung zu tragen.

Ein leeres, aber nicht gereinigtes Schiff ist vertragsgemäß, wenn der Absender des Frachtvertrages keine ausdrückliche Anweisung für die Art und Weise der Reinigung oder die gewünschte Sauberkeit eines Ladetanks erteilt.

Urteil des Handelsgerichts Antwerpen, 1. Kammer, vom 30. April 2019, Az.: A/15/4369 (Rechtbank van Koophandel, Antwerpen – Vorinstanz), rechtskräftig

II. Der Sachverhalt des Rechtsstreits

Am 9. Dezember 2014 kam (durch Vermittlung des Befrachters C) zwischen der ersten beklagten Partei und der klagenden Partei als Eigentümer/Befrachter des Schiffes GUATEMALA für den Transport einer Partei Zuckermelasse, Lademenge 693 Tonnen, von Amsterdam nach Zeebrugge ein Frachtvertrag zustande.

Die Ladung Melasse, die von der ersten beklagten Partei an die zweite beklagte Partei verkauft worden war, sollte dabei per Direktumschlag ab dem Seeschiff GSW FIGHTER verladen werden ...

Vor Abschluss des Frachtvertrags wurde das 'UM Material Safety Data Sheet (MSDS)' zu der Ladung ausgehändigt und man bat zu überprüfen, ob das Schiff GUATEMALA in der Lage sei, die Ladung zu verladen und zu löschen, woraufhin die klagende Partei die Eignung des Schiffes bestätigte.

Nach der Ankunft am 10. Dezember 2014 inspizierte ein von den klagenden Parteien beauftragter Ladungsinspektor die Ladetanks des Schiffes GUATEMALA. Es wurde festgestellt, dass die Ladetanks und Leitungen nicht gereinigt waren und Restbestände der vorigen Ladung (FAME) enthielten, weshalb diese für ungeeignet erklärt wurden.

Daraufhin hat C die klagende Partei (konform der UM-Reinigungsanweisungen) beauftragt, die Tankböden bis zu einem bestimmten Reinheitsgrad mit kaltem Wasser ('Cold Wash') manuell zu reinigen.

Am 11. Dezember 2014 hat der Ladungsinspektor im Auftrag des ersten klagenden Partei nach zwei Reinigungen (eine Kaltwasser-Reinigung und eine Spülung der Leitungen mit kaltem Wasser) und einer dritten Inspektion der Ladetanks für die Ladetanks 1, 2, 3, 5 und 6 ein 'Tank Clean Certificate GMP Ani-

mal Feed Sector' ausgestellt. Mit diesem Zertifikat wurde bescheinigt, dass die wasserdichten, verschleißbaren Ladetanks leer, sauber, trocken und geruchsfrei, frei von früherer Ladung, Insekten und Ungeziefer waren. Im Anhang des Zertifikats steht als Reinigungsverfahren: »1-2 Tonnen Süßwasser in jedem Tank, Zirkulieren des Wassers durch die Leitungen und den Manifold, das Washwasser wurde abgepumpt«.

Am selben Tag nahm das Schiff GUATEMALA die Ladung an Bord, und zwar in die Tanks 1,2,3 und 5 (das Ladegewicht betrug 693.815 Tonnen, das Ladevolumen 503.867 m³), um am nächsten Tag mit dem Ziel Zeebrugge abzulegen.

Als das Schiff dort am 13. Dezember 2014 eintraf, wurde beim Öffnen der Ladetanks ein ungewöhnlicher Geruch wahrgenommen. Dies hätte zu der Vermutung geführt, dass die Ladung mit in den Leitungen zurückgebliebenen FAME-Rückständen kontaminiert worden war.

Der Ladung wurden Proben entnommen, die daraufhin analysiert wurden, wobei bei manchen Proben keine und bei anderen Proben eine leicht erhöhte FAME-Konzentration festgestellt wurde ...

Am 15. Dezember 2014 verließ das teilgelöschte Schiff GUATEMALA Zeebrugge mit dem Ziel ATM Moerdijk, wo das Schiff am 17. Dezember 2014 nach dem Abpumpen der Restladung gereinigt wurde.

Am 19. Dezember 2014 verließ das gereinigte Schiff ATM Moerdijk.

Die klagende Partei stellte drei Rechnungen aus: für das Liegegeld (21.060 €), für die Reinigungskosten vor dem Verladen (5.000 €) und die Reinigungskosten nach dem Löschen (28.720 €) ...

IV. Begründung und Beurteilung

Das Gericht stellt fest, dass der im Zusammenhang mit der Beförderung der Melasse-Ladung abgeschlossene Fracht-

vertrag die zusätzliche Anwendung der TTB (Tankschiff-Transportbedingungen 2010) vorsieht, ohne dass ausdrückliche Anweisungen in Bezug auf die Reinigung und die gewünschte Sauberkeit der Ladetanks erteilt wurden. Es wurden auch keine Angaben zu der genauen Art des Produkts oder seinem Nutzungszweck (als Tierfutter) gemacht.

Das Schiff GUATEMALA, das über ein AB-Zertifikat verfügte und daher vollständig entleert war, war konform der TTB ausreichend entleert und zur Aufnahme des vorgesehenen Ladung vorschriftsmäßig geeignet. Konform Art. 2 der TTB hat der Frachtführer das Schiff zur Aufnahme der Ladung mit vollständig entleerten Ladungstanks (leer aber nicht gereinigt) zur Verfügung zu stellen, der Grund dafür, warum Angaben zu den vorhergehenden Ladungen, die mit diesem Schiff transportiert wurden, gemacht werden müssen.

Der Argumentation der beklagten Parteien, dass die klagende Partei ein gereinigtes Schiff zur Verfügung hätte stellen müssen, schließt sich das Gericht dann auch nicht an. Wünscht der Befrachter mehr als vollständig entleerte Ladungstanks, dann hat er die Kosten der Reinigung zu tragen.

Es obliegt dem Befrachter zu entscheiden, ob die zu befördernde Ladung mit der vorherigen Ladung kompatibel ist und ob gegebenenfalls eine Reinigung durchgeführt werden soll, zu der er diesbezüglich selbst Anweisungen zu geben hat.

Die Tatsache, dass die Entscheidung über die Sauberkeit der Tanks tatsächlich von der ersten klagenden Partei getroffen werden sollte, wird dadurch belegt, dass diese vor der Verladung eine Inspektion durchführen ließ.

Nach dieser Inspektion wurden der klagenden Partei über die Zwischenperson CLARKSON bis zu zwei Mal klar definierte Reinigungsanweisungen gegeben, die diese auch ausführte. Nach einer zweiten Reinigung wurde das Schiff schließ-

lich vom Inspektor der ersten beklagten Partei für geeignet erklärt.

Die Untersuchung des Gerichtssachverständigen hat ergeben, dass diese UM-Tankreinigungsanweisungen vom 10. Dezember 2014 nicht mit den UM-Tankreinigungsverfahren des Dr. Verwey Cleaning Guide übereinstimmen. Ein angemessenes Verfahren hätte aus einer Kalt- und einer Heißwäsche (bei 70°C) bestanden. Darüber hinaus sei der Mindestreinigungsstandard des Qualitätssystems Femas/GMP, der eine Reinigung mit Wasser und Reinigungsmitteln vorschreibt, nicht eingehalten worden.

Der Gerichtssachverständige kommt zu dem Schluss, dass die klagende Partei bei der Erteilung des Reinigungsauftrags (zu einer Spülung mit Kaltwasser) die entsprechenden Reinigungsstandards und die physikalischen Eigenschaften beider Ladungen (Melasse nach FAME) nicht berücksichtigt hat.

Das Gericht schließt sich den Untersuchungsergebnissen und Schlussfolgerungen des Gerichtssachverständigen an.

Kurz gesagt wurde der klagenden Partei von Seiten des Ladungsinteressenten / Befrachters eine nicht ausreichende (und unzulängliche) Reinigungsanweisung erteilt und es hätte der Auftrag erteilt werden müssen, mit heißem Wasser zu reinigen, um die verhärteten Bestandteile der vorherigen FAME-Ladung wegzuspülen.

Möglicherweise hat dabei die Differenz in der Höhe der Kosten eine Rolle gespielt.

Die Spülung mit Kaltwasser allein war nach Ansicht des Gerichtssachverständigen nicht ausreichend, um eine Kontamination zu verhindern, da die niedrige Umgebungstemperatur im Dezember, der niedrige Flockungs- und Flüssigkeitspunkt der FAME-Ladung Restbestände dieser Ladung in den Tanks und Leitungen hinterließen (was im Übrigen in Amsterdam festgestellt wurde).

Da die niedrige (kalte) Temperatur des Waschwassers niedriger war als der Flockungs-/Flüssigkeitspunkt der FAME-Restbestände, wurden die verhärteten Restbestände dieser Ladung nicht weggespült. Hätte man mit warmem Wasser gespült, wäre dies anders gewesen.

Da die Melasse, im Gegensatz zum Spülwasser, sehr wohl warm war (37,5 °C), hat diese die verhärteten FAME-Restbestände wieder verflüssigt, was zu der aufgetretenen Kontamination führte.

Die klagende Partei hat die erhaltene Reinigungsanweisung korrekt ausgeführt, wonach das Schiff abgenommen wurde, und kann daher nicht für das Auftreten der Kontamination der Ladung verantwortlich (oder haftbar) sein.

Die klagenden Parteien haben ihre eigene Wahl der Reinigung (Kaltwasser statt Warmwasser) zu verantworten und können der klagenden Partei nicht vorwerfen, die erhaltene Anweisung durchgeführt zu haben.

Der Vorwurf der beklagten Parteien, dass die klagende Partei anhand des ausgehändigten MSDS-Dokuments (das letztendlich nur ein Sicherheitsdatenblatt ist) den Nutzungszweck (als Futtermittel) der Ladung kannte oder zumindest kennen musste, ist kaum oder nicht relevant. Das Schiff wurde vertragsgemäß angeboten und es lag in der Verantwortung des Ladungsinteressenten, es zu inspizieren und hinsichtlich der Kompatibilität der Ladung mit zuvor beförderten Ladungen gegebenenfalls Anweisungen zur Reinigung zu erteilen.

Mit anderen Worten: Die klagende Partei war vertraglich nicht verpflichtet, das Schiff derart gereinigt anzubieten, dass es die Ladung transportieren könnte, sondern nur anhand des MSDS-Dokuments zu prüfen, ob ihr Schiff eine derartige Ladung sicher transportieren könnte.

Wie die klagende Partei zu Recht argumentiert, lag die Entscheidung und die Beurteilung, ob das Schiff den erforderlichen Reinheitsgrad aufweist, beim Befrachter / Ladungsinteressenten ...

Der Vertrag zwischen den Parteien sah eine Liegezeit von 24 Stunden zu einem Liegegeld von 130 € pro Stunde vor.

Die klagende Partei hat daher zu Recht mittels ihrer Rechnung FT 141808 vom 19. Dezember 2014 21.060 € in Rechnung gestellt.

Ebenso zu Recht fordert die klagende Partei die Reinigungskosten bei der Verladung, die sie am 23. Dezember 2014 in Höhe von 5.000 € mit ihrer Rechnung FT 141834 in Rechnung gestellt hat, sowie die Reinigungskosten zur Entfernung der Restladung nach dem Löschen der Fracht, wie sie dies am 5. Januar 2015 mit ihrer Rechnung FT 150012 in Höhe von 28.270 € in Rechnung gestellt hat.

Schließlich waren die beklagten Parteien verpflichtet, die Ladung des Schiffes vollständig zu löschen; die zurückgelassene Restladung durfte von der klagenden Partei daher auf ihre Kosten entfernt werden.

Die Klage der klagenden Partei ist daher begründet.

Was die Widerklage betrifft, so ist das Gericht der Ansicht, dass sie aus den oben genannten Gründen (die klagende Partei haftet nicht für die Kontamination) unbegründet ist ...

(Übersetzung eines qualifizierten Übersetzungsbüros in den Niederlanden, das allgemein vereidigt ist – d. Red.)

Anmerkung der Redaktion:

Das vorstehende Urteil betrifft einen internationalen Transport nach CMNI und ist allein deshalb auch für die deutsche Rechtsprechung von größtem Interesse.

Das Handelsgericht in Antwerpen äußert sich zu der in vielen Fällen streitigen Frage, wann ein Tankschiff als ladebereit und vertragsgerecht angesehen werden kann. Das Schiff war nach Anweisung des Absenders gereinigt worden. Wie sich im Nachhinein herausgestellt hat, war diese Reinigungsart objektiv unzureichend und Ursache für die später festgestellte Kontamination, die grundsätzlich als Ladungsschaden angesehen werden kann.

Zu Recht weist das Gericht darauf hin, dass Reinigungskosten je nach Reinigungsstandard einen ganz erheblichen Umfang erreichen können. Ob und in welchem Umfang ein Schiff für die Aufnahme neuer Ladung gereinigt werden muss, hängt von der Empfindlichkeit der Ladung ab. Diese Empfindlichkeit kennt nur der Absender, es ist deshalb seine Obliegenheit, unmissverständlich deutlich zu machen, welchen Reinheitsgrad der Tanks und Leitungen er für den Transport seiner Ladung fordert. Deswegen wird – insbesondere in der Tankschiffahrt – auch immer nach mindestens drei Vorladungen gefragt, damit der Absender weiß, ob ein Produktwechsel stattfindet und welche Reinheitsanforderungen dieser Produktwechsel notwendig macht. Für den Reinheitsgrad des Ladungsbereiches kann dabei auf die Begriffsbestimmungen des Artikels 5.01, Teil B, Kapitel 5 des CDNI zurückgegriffen werden, indem zwischen besenrein, nachgelenzt, vakuumrein und waschrein unterschieden wird. Darüber hinaus können auch mehr oder weniger aufwendige Waschverfahren, bis zum Trocknen und Entlüften der Laderäume gefordert werden. Um die Tanks und Leitungen eines Schiffes in einen derartigen Zustand zu versetzen, können ganz erhebliche Kosten anfallen, die bei kompatiblen Produkten nicht anfallen. Wird also vom Absender ein bestimmter Reinheitsgrad verlangt, dann wird der Frachtführer entscheiden müssen, ob dies mit der angebotenen Fracht ausreichend abgedeckt ist oder ob Reinigungskosten als Zusatz zur Fracht gefordert werden müssen.

Das Urteil aus Antwerpen unterstreicht die Verantwortlichkeit des Absenders als Warenfachmann für die Bestimmung des für den Transport notwendigen Reinheitsgrades des Transportmittels, im vorliegenden Fall des Tanks eines Tankschiffes. Das erkennende Gericht hat als Gericht zweiter Instanz der Klage des Frachtführers auf Ersatz von Reinigungskosten und Liegegeld stattgegeben und die Widerklage des Absenders auf Ersatz des Ladungsschadens abgewiesen.

*Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main*

Urteil des Handelsgerichts Antwerpen, 1. Kammer, vom 30. April 2019, Az.: A/15/4369 (Rechtbank van Koophandel, Antwerpen – Vorinstanz), rechtskräftig

I. Das Verfahren

Unter Berücksichtigung der Ladungsschrift vom 1. April 2015; dem Zwischenurteil vom 23. Juni 2015, die Feststellung der Sache gemäß Art. 747 § 2 Ger.W.; die Anträge der Parteien und die von ihnen vorgelegten Schriftstücke; die mündliche Verhandlung, nach der die Sache zur Beratung gestellt wurde.

II. Der Sachverhalt des Rechtsstreits

Am 9. Dezember 2014 kam (durch Vermittlung des Befrachters C) zwischen der ersten beklagten Partei und der klagenden Partei als Eigentümer/Befrachter des Schiffes GUATEMALA für den Transport einer Partei Zuckermelasse, Lademenge 693 Tonnen, von Amsterdam nach Zeebrugge ein Frachtvertrag zustande.

Die Ladung Melasse, die von der ersten beklagten Partei an die zweite beklagte Partei verkauft worden war, sollte dabei per Direktumschlag ab dem Seeschiff GSW FIGHTER verladen werden.

Vor Abschluss des Frachtvertrags wurde das 'UM Material Safety Data Sheet (MSDS)' zu der Ladung ausgehändigt und man bat zu überprüfen, ob das Schiff GUATEMALA in der Lage sei, die Ladung zu verladen und zu löschen, woraufhin die klagende Partei die Eignung des Schiffes bestätigte.

Nach der Ankunft am 10. Dezember 2014 inspizierte ein von den klagenden Parteien beauftragter Ladungsinspektor die Ladetanks des Schiffes GUATEMALA. Es wurde festgestellt, dass die Ladetanks und Leitungen nicht gereinigt waren und Restbestände der vorigen Ladung (FAME) enthielten, weshalb diese für ungeeignet erklärt wurden.

Daraufhin hat C die klagende Partei (konform der UM-Reinigungsanweisungen) beauftragt, die Tankböden bis zu einem bestimmten Reinheitsgrad mit kaltem Wasser ('Cold Wash') manuell zu reinigen.

Am 11. Dezember 2014 hat der Ladungsinspektor im Auftrag des ersten klagenden Partei nach zwei Reinigungen (eine Kaltwasser-Reinigung und eine Spülung der Leitungen mit kaltem Wasser) und einer dritten Inspektion der Ladetanks für die Ladetanks 1, 2, 3, 5 und 6 ein 'Tank Clean Certificate GMP Animal Feed Sector' ausgestellt. Mit diesem Zertifikat wurde bescheinigt, dass die wasser-dichten, verschleißbaren Ladetanks leer,

sauber, trocken und geruchsfrei, frei von früherer Ladung, Insekten und Ungeziefer waren. Im Anhang des Zertifikats steht als Reinigungsverfahren: »1-2 Tonnen Süßwasser in jedem Tank, Zirkulieren des Wassers durch die Leitungen und den Manifold, das Waschwasser wurde abgepumpt«.

Am selben Tag nahm das Schiff GUATEMALA die Ladung an Bord, und zwar in die Tanks 1,2,3 und 5 (das Ladegewicht betrug 693.815 Tonnen, das Ladevolumen 503.867 m³), um am nächsten Tag mit dem Ziel Zeebrugge abzulegen.

Als das Schiff dort am 13. Dezember 2014 eintraf, wurde beim Öffnen der Ladetanks ein ungewöhnlicher Geruch wahrgenommen. Dies hätte zu der Vermutung geführt, dass die Ladung mit in den Leitungen zurückgebliebenen FAME-Rückständen kontaminiert worden war.

Der Ladung wurden Proben entnommen, die daraufhin analysiert wurden, wobei bei manchen Proben keine und bei anderen Proben eine leicht erhöhte FAME-Konzentration festgestellt wurde.

Die Ladungsempfänger beschlossen, die Ladung in den Tanks bis auf die oberste Schicht von 20 bis 30 cm abzupumpen.

Folglich wurden 573 Tonnen Melasse gelöscht und blieb eine abgelehnte Restmenge von 112,9 Tonnen an Bord.

Am 15. Dezember 2014 verließ das teilgelöschte Schiff GUATEMALA Zeebrugge mit dem Ziel ATM Moerdijk, wo das Schiff am 17. Dezember 2014 nach dem Abpumpen der Restladung gereinigt wurde.

Am 19. Dezember 2014 verließ das gereinigte Schiff ATM Moerdijk.

Die klagende Partei stellte drei Rechnungen aus: für das Liegegeld (21.060 €), für die Reinigungskosten vor dem Verladen (5.000 €) und die Reinigungskosten nach dem Löschen (28.720 €).

Nachdem die Zahlung ausblieb, die klagende Partei in Form einer Ladungsschrift rechtliche Schritte eingeleitet.

Mit dem Zwischenurteil vom 23. Juni 2015 bestellte das Handelsgericht Rechtbank van Koophandel Antwerpen, Abteilung Antwerpen, den Kapitän Seynaeve vom Nautischen Ausschuss als Gerichtssachverständigen.

Dieser hat am 16. November 2017 sein definitives Sachverständigengutachten bei der Geschäftsstelle des Gerichts eingereicht.

III. Forderungen

A. Die klagende Partei fordert:

Im Urteil zur Hauptklage:

Diese für zulässig und begründet zu erklären und die beklagten Parteien zur Zahlung einer Summe in Höhe von 54.330 €, zuzüglich Verzugszinsen, gemäß Art. 5 des Gesetzes vom 2. August 2002 zur Bekämpfung von Zahlungsrückständen bei Handelstransaktionen, über 21.060 € ab dem 19. Dezember 2014, über 5.000 € ab dem 23. Dezember 2014 und über 28.270 € ab dem 8. Januar 2015 bis zum Datum der Ladung und danach zuzüglich gesetzlicher Zinsen zum gleichen Zinssatz, zu verurteilen.

Ihrer Forderung, den verfallenen Zins gemäß Art. 1154 B.W. kapitalisieren zu dürfen, stattzugeben.

Die beklagten Parteien zu den Kosten des Verfahrens, veranschlagt auf die Kosten der Klageschrift in Höhe von 1.014,33 € und die Verfahrensschädigung in Höhe von 3.000 €, zu verurteilen.

Im Urteil zur Widerklage:

Diese für nicht zulässig oder zumindest für unbegründet zu erklären.

6. Die beklagten Parteien fordern:

Im Urteil zur Hauptklage:

Diese mindestens für unbegründet zu erklären.

Im Urteil zur Widerklage:

Diese für zulässig und begründet zu erklären und die klagende Partei zur Zahlung einer Schadensersatzleistung in Höhe von 30.014,65 € zuzüglich Ausgleichszinsen ab dem 9. März 2015 und Verzugszinsen ab dem Tag des Urteils zu verurteilen.

Die klagende Partei zu den Kosten des Verfahrens, veranschlagt auf eine Verfahrensschädigung in Höhe von 3.000 €, und die Kosten für das Sachverständigengutachten in Höhe von 20.009,29 € inkl. MwSt., zu verurteilen.

IV. Begründung und Beurteilung

Das Gericht stellt fest, dass der im Zusammenhang mit der Beförderung der Melasse-Ladung abgeschlossene Frachtvertrag die zusätzliche Anwendung der TTB (Tankschiff-Transportbedingungen 2010) vorsieht, ohne dass ausdrückliche Anweisungen in Bezug auf die Reinigung und die gewünschte Sauberkeit der Ladetanks erteilt wurden. Es wurden auch kei-

ne Angaben zu der genauen Art des Produkts oder seinem Nutzungszweck (als Tierfutter) gemacht.

Das Schiff GUATEMALA, das über ein AB-Zertifikat verfügte und daher vollständig entleert war, war konform der TTB ausreichend entleert und zur Aufnahme der vorgesehenen Ladung vorschriftsmäßig geeignet. Konform Art. 2 der TTB hat der Frachtführer das Schiff zur Aufnahme der Ladung mit vollständig entleerten Ladungstanks (leer aber nicht gereinigt) zur Verfügung zu stellen, der Grund dafür, warum Angaben zu den vorhergehenden Ladungen, die mit diesem Schiff transportiert wurden, gemacht werden müssen.

Der Argumentation der beklagten Parteien, dass die klagende Partei ein gereinigtes Schiff zur Verfügung hätte stellen müssen, schließt sich das Gericht dann auch nicht an. Wünscht der Befrachter mehr als vollständig entleerte Ladungstanks, dann hat er die Kosten der Reinigung zu tragen.

Es obliegt dem Befrachter zu entscheiden, ob die zu befördernde Ladung mit der vorherigen Ladung kompatibel ist und ob gegebenenfalls eine Reinigung durchgeführt werden soll, zu der er diesbezüglich selbst Anweisungen zu geben hat.

Die Tatsache, dass die Entscheidung über die Sauberkeit der Tanks tatsächlich von der ersten klagenden Partei getroffen werden sollte, wird dadurch belegt, dass diese vor der Verladung eine Inspektion durchführen ließ.

Nach dieser Inspektion wurden der klagenden Partei über die Zwischenperson CLARKSON bis zu zwei Mal klar definierte Reinigungsanweisungen gegeben, die diese auch ausführte. Nach einer zweiten Reinigung wurde das Schiff schließlich vom Inspektor der ersten beklagten Partei für geeignet erklärt.

Die Untersuchung des Gerichtssachverständigen hat ergeben, dass diese UM-Tankreinigungsanweisungen vom 10. Dezember 2014 nicht mit den UM-Tankreinigungsverfahren des Dr. Verwey Cleaning Guide übereinstimmten. Ein angemessenes Verfahren hätte aus einer Kalt- und einer Heißwäsche (bei 70 °C) bestanden. Darüber hinaus sei der Mindestreinigungsstandard des Qualitätssystems Femas/GMP, der eine Reinigung mit Wasser und Reinigungsmitteln vorschreibt, nicht eingehalten worden.

Der Gerichtssachverständige kommt zu dem Schluss, dass die klagende Partei bei der Erteilung des Reinigungsauftrags (zu einer Spülung mit Kaltwasser) die

entsprechenden Reinigungsstandards und die physikalischen Eigenschaften beider Ladungen (Melasse nach FAME) nicht berücksichtigt hat.

Das Gericht schließt sich den Untersuchungsergebnissen und Schlussfolgerungen des Gerichtssachverständigen an.

Kurz gesagt wurde der klagenden Partei von Seiten des Ladungsinteressenten / Befrachters eine nicht ausreichende (und unzulängliche) Reinigungsanweisung erteilt und es hätte der Auftrag erteilen werden müssen, mit heißem Wasser zu reinigen, um die verhärteten Bestandteile der vorherigen FAME-Ladung wegzuspülen.

Möglicherweise hat dabei die Differenz in der Höhe der Kosten eine Rolle gespielt.

Die Spülung mit Kaltwasser allein war nach Ansicht des Gerichtssachverständigen nicht ausreichend, um eine Kontamination zu verhindern, da die niedrige Umgebungstemperatur im Dezember, der niedrige Flockungs- und Flüssigkeitspunkt der FAME-Ladung Restbestände dieser Ladung in den Tanks und Leitungen hinterließen (was im Übrigen in Amsterdam festgestellt wurde).

Da die niedrige (kalte) Temperatur des Waschwassers niedriger war als der Flockungs-/Flüssigkeitspunkt der FAME-Restbestände, wurden die verhärteten Restbestände dieser Ladung nicht weggespült. Hätte man mit warmem Wasser gespült, wäre dies anders gewesen.

Da die Melasse, im Gegensatz zum Spülwasser, sehr wohl warm war (37,5° C), hat diese die verhärteten FAME-Restbestände wieder verflüssigt, was zu der aufgetretenen Kontamination führte.

Die klagende Partei hat die erhaltene Reinigungsanweisung korrekt ausgeführt, wonach das Schiff abgenommen wurde, und kann daher nicht für das Auftreten der Kontamination der Ladung verantwortlich (oder haftbar) sein.

Die klagenden Parteien haben ihre eigene Wahl der Reinigung (Kaltwasser statt Warmwasser) zu verantworten und können der klagenden Partei nicht vorwerfen, die erhaltene Anweisung durchgeführt zu haben.

Der Vorwurf der beklagten Parteien, dass die klagende Partei anhand des ausgehändigten MSDS-Dokuments (das letztendlich nur ein Sicherheitsdatenblatt ist) den Nutzungszweck (als Futtermittel) der Ladung kannte oder zumindest kennen musste, ist kaum oder nicht relevant. Das Schiff wurde vertragsgemäß angeboten und es lag in der Verantwort-

ung des Ladungsinteressenten, es zu inspizieren und hinsichtlich der Kompatibilität der Ladung mit zuvor beförderten Ladungen gegebenenfalls Anweisungen zur Reinigung zu erteilen.

Mit anderen Worten: Die klagende Partei war vertraglich nicht verpflichtet, das Schiff derart gereinigt anzubieten, dass es die Ladung transportieren könnte, sondern nur anhand des MSDS-Dokuments zu prüfen, ob ihr Schiff eine derartige Ladung sicher transportieren könnte. Wie die klagende Partei zu Recht argumentiert, lag die Entscheidung und die Beurteilung, ob das Schiff den erforderlichen Reinheitsgrad aufweist, beim Befrachter / Ladungsinteressenten. Die klagende Partei weist nach, dass die Liegezeit mit 162 Stunden überschritten wurde, dies infolge der Reinigung vor der Verladung und der Kontaminationsproblematik.

Der Vertrag zwischen den Parteien sah eine Liegezeit von 24 Stunden zu einem Liegegeld von 130 € pro Stunde vor.

Die klagende Partei hat daher zu Recht mittels ihrer Rechnung FT 141808 vom 19. Dezember 2014 21.060 € in Rechnung gestellt.

Ebenso zu Recht fordert die klagende Partei die Reinigungskosten bei der Verladung, die sie am 23. Dezember 2014 in Höhe von 5.000 € mit ihrer Rechnung FT 141834 in Rechnung gestellt hat, sowie die Reinigungskosten zur Entfernung der Restladung nach dem Löschen der Fracht, wie sie dies am 5. Januar 2015 mit ihrer Rechnung FT 150012 in Höhe von 28.270 € in Rechnung gestellt hat.

Schließlich waren die beklagten Parteien verpflichtet, die Ladung des Schiffes vollständig zu löschen; die zurückgelassene Restladung durfte von der klagenden Partei daher auf ihre Kosten entfernt werden.

Die Klage der klagenden Partei ist daher begründet.

Was die Widerklage betrifft, so ist das Gericht der Ansicht, dass sie aus den oben genannten Gründen (die klagende Partei haftet nicht für die Kontamination) unbegründet ist.

V. Entscheidung

Aus allen oben angeführten Gründen,

Unter Beachtung des Gesetzes vom 15. Juni 1935 zum Sprachgebrauch in Gerichtsverfahren, Erklärt das Gericht im streitigen Verfahren

- Die Klage der klagenden Partei für zulässig und begründet; verurteilt die beklagten Parteien zur Zahlung einer Summe in Höhe von 54.330 € zuzüglich Verzugszinsen, gemäß Art. 5 des Gesetzes vom 2. August 2002 zur Bekämpfung von Zahlungsrückständen bei Handelstransaktionen, über 21.060 € ab dem 19. Dezember 2014, über 5.000 € ab dem 23. Dezember 2014 und über 28.270 € ab dem 8. Januar 2015 und den gesetzlichen Zinsen zum gleichen Zinssatz ab dem Datum der Ladenschrift.

- Diese für zulässig und begründet zu erklären und die Beklagten zu verurteilen

Gibt der Forderung der klagenden Partei, den verfallenen Zins gemäß Art. 1154 B.W. kapitalisieren zu dürfen statt, wobei ihre vierten Beschlüsse vom 11. Dezember 2018 als diesbezügliche Aufforderung gelten.

- Erklärt die Widerklage für zulässig, aber unbegründet.

- Liquidiert die Verfahrenskosten, veranschlagt auf die Kosten der Ladenschrift der klagenden Partei in Höhe von 1.014,33 € und die Verfahrensschädigung in Höhe von 3.000 €.

Diese Urteil wurde von der ersten Kammer des Handelsgerichts [Ondernehmensrechtbank]Antwerpen, Abteilung Antwerpen, die wie folgt besetzt war ...

erlassen und in der öffentlichen Sitzung dieser Kammer am dreißigsten April zweitausendneunzehn vom Vorsitzenden, vom Urkundsbeamten unterstützt, verkündet.